

Ю. В. Макогон,

доктор экономических наук, профессор,

академик АЭН Украины,

ORCID 0000-0002-3387-7031,

e-mail: makogon1947@gmail.com,

*Донбасская государственная машино-
строительная академия, г. Краматорск*

На изломах времён... Моя летопись полувека¹

Эссе. Часть вторая

Излом второй ...

Ранее я упоминал, что в годы перестройки к нам вернулись из небытия учёные-экономисты – своими книгами, статьями, и среди них – Нобелевский лауреат, наш соотечественник, а теперь американский профессор В. В. Леонтьев, который покинул Союз во второй половине 20-х годов (к нему и его научным работам мы ещё вернёмся). Так вот, его спросили, как он относится к переменам в наших странах с точки зрения экономиста, имея в виду новое образование на месте тоталитарного государства СССР – СНГ. Василий Васильевич с присущим ему юмором ответил, что это (СНГ) напоминает ему бассейн, который перегородили решётками, вода общая, а плавать нельзя. В общем, вторая половина 1991 г. и начало 1992 г. проходили в преодолении и не только в делах на работе, в сотрудничестве с наукой, вузами, но в житейских делах и заботах: дикая инфляция, отсутствие многих товаров, отключения электроэнергии, остановка транспорта, много сложностей.

Жизнь и работа в новом государстве

Однако постепенно происходило формирование различных государственных структур, в частности органов статистики, Кабинета министров с министерством внешнеэкономических связей и торговли, региональных органов управления, которые занимались ВЭС, таможенных органов, а также Эксимбанк Украины, негосударственные организации – ТПП. Нужно было всё это приводить в систему, отлаживать связи и взаимодействие с различными структурами. Родилась идея опубликовать научный труд с практическим применением в жизни и деятельности в области ВЭС, тем более что опыт Донецкого облстата был самым продолжительным, хотя он был наработан в основном в период Союза. Так была создана монография «Внешнеэкономиче-

ская деятельность региона», причём она была издана издательством «Донбасс» в 1992 г. Два важных события произошли, связанных с выходом монографии. Во время одной из первых международных конференций, в данном случае американо-украинской, которая проходила на территории Донецкой и Львовской областей, что символизировало единение молодого государства – Восток и Запад вместе, я вручил несколько экземпляров монографии участникам. Таким образом, монография попала в руки академику НАН Украины, руководителю конференции и директору ИЭП НАНУ. Когда мы были уже в Карпатах, академик подозвал меня и сказал: так это же готовая докторская диссертация, только надо переформатировать и перейти в «жанр» диссертации. К этому времени сотрудничество моё и облстата с двумя академическими институтами достигло очень высокого уровня в области аналитической и статистической работы. Это сделало меня участником ряда научно-исследовательских работ академических институтов, прежде всего в области ВЭС и разработки предложений по формированию в Донбассе СЭЗ. Не откладывая на потом, я немедленно приступил к реализации задачи подготовки к защите докторской диссертации. Понятие «внешнеэкономическая деятельность региона» из монографии получает патент у американо-российской компании. Ею заинтересовались в только что созданном министерстве ВЭС и торговли Украины. По утверждению одного из руководителей министерства, они устраивали «громкую читку» монографии для использования в практической их деятельности. Это принесло удовлетворение ещё одной небольшой победой и позволило впоследствии обратиться в министерство и получить от них положительное заключение при защите докторской диссертации.

Параллельно шла работа в рамках проекта двух донецких академических институтов, которые пред-

¹ Начало см.: Макогон Ю. В. На изломах времён... Моя летопись полувека. Эссе. Часть первая. *Економічний вісник Донбасу*. 2021. № 1(63). С. 220-232. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2021-1\(63\)-220-232](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2021-1(63)-220-232).

Авторская редакция сохранена.

ложили целый ряд разработок. Они были использованы украинскими законодателями, в результате чего был принят Закон «Об общих принципах создания и функционирования специальных свободных экономических зон», который действует до сих пор. Главная задача этого Закона в том, что он давал возможность и алгоритм действий по созданию СЭЗ в регионах через принятие специальных законов в каждом отдельном случае в конкретном административном субъекте. Но до конца 90-х он не был востребован. Мы вернёмся к этому вопросу позднее, а пока я был рад и горд своим участием в научной разработке ведущих институтов страны. Незадолго до принятия Закона по СЭЗ был принят Закон «Об иностранных инвестициях». По совокупности этих проблем, в 1993 г. вышла в соавторстве монография «Иностранные инвестиции в промышленности Донбасса: история, статистика, проблемы современного развития». Монография давала пищу для размышлений и показывала, что сама история формирования Донбасса как промышленного центра обязана иностранному присутствию, в хорошем смысле этих слов.

В этом же 1993 г. происходит ещё одно важное для меня событие. С 1988 г., после защиты кандидатской диссертации, которая упрочила моё положение, я совмещал работу с преподаванием в Донецком госуниверситете. Как-то руководитель кафедры мне говорит: подавайте на звание доцента, пригодится – жизнь впереди большая. Я даже не задумывался об этом, но выполнил необходимые процедуры, получил аттестат доцента и спустя почти 10 лет убедился в правоте завкафедрой и очень ему благодарен. В Украине издают ряд экономических журналов, и самый известный и ведущий, «Экономика Украины», берёт к публикации мои статьи, появляются новые журналы, например, «Политика и время», «Деловой вестник», «Социологические исследования» и др., и там так же выходят мои статьи, что позволяет «набирать» библиографию для будущей защиты докторской диссертации. Особое внимание в публикациях уделяется ВЭД малых предприятий, развитию ВЭС со странами содружества, СП – оправдались ли надежды, проблемам создания зон свободного предпринимательства и др.

В текучке дел работы в статистике, в вузах, в сотрудничестве с академическими институтами я подошёл вплотную к защите докторской диссертации на тему «Механизм регулирования ВЭД предприятий и организаций на региональном уровне». Сразу должен сказать, что при защите докторской диссертации не было ничего подобного защите кандидатской, в ИЭП НАНУ меня принимали как своего, да так оно и было. Я был участником ряда НИР института, замдиректора ИЭП – научный консультант моей диссертационной работы, защита проходила практически в родных стенах, все лица знакомы – коллеги. На работе в облстате – поддержка и одобрение. Правда, при этом не брал никаких отпусков либо отгулов, только в день защиты. Да и то сказать, институт в пяти минутах хода. Всё

прошло гладко, предсказуемо. Единственным из отрицательных моментов осталось в памяти то, что это время в Украине была гиперинфляция – до 1000%, а деньги подменяли купоно-карбованцы (хотя ещё в 1992 г. в Канаде были напечатаны гривны). Зарплаты нищенские, товарный дефицит, а затраты на защиту изрядные. И как всегда – вдруг! Один из донецких предпринимателей, которого я консультировал по вопросам ВЭД, прознав о моих событиях и нуждах, вручает мне миллионную сумму в карбованцах, т. о. я выхожу из положения. Дальше больше, все вузы, где я совмещал, наперебой звали меня работать на постоянной основе. Я предпочёл ДонГУ, «под меня» создавали кафедру МЭ. Да и совмещать с универом я начал с первым из всех вузов. Здесь нужно очередное отступление в последний год жизни СССР, что позволит более чётко представлять дальнейшие события и покажет, как бывает в жизни, когда конфликты перерастают в сотрудничество и очень хорошие отношения. Как указывалось выше, в отделе статистики ВЭС и информислуг облстата проводилась аналитическая работа не только по профилю ВЭС, но и по иным социально-экономическим проблемам нашего региона в рамках сотрудничества с кафедрой экономики и социологии труда ДонГУ, где я работал по совместительству доцентом. Так вот, беспокойный завкафедрой, прошедший в годы ВОВ трудовой фронт, один из немногих докторов наук на факультете, боролся с «мафией» по приёму студентов в университет. Он организовал опрос студентов и абитуриентов на предмет коррупции, тем более, «притчей во языцех» в Донецке были два вуза – торговый и медицинский, а вот о классическом университете... Наш борец с «мафией» организует опрос, у нас в отделе облстата студенты кафедры найдутся на практике, они же основная рабочая сила, облстат предоставил возможность обработать материалы на ПК, опубликовать в виде аналитической записки на животрепещущую тему. Когда всё подготовили к изданию небольшим тиражом, спрашиваю старшего товарища, проинформировал ли он руководство университета: партком, профком, ректорат ... и т.д.? Получив утвердительный ответ, объясняю, что по рассылке облстата материалы подобного рода уходят в руководящие органы власти и СМИ. Легко было предположить резонансность такого соцпроса (как в воду глядел). Погруженный в текущие дела государственной и таможенной статистики, научное сотрудничество с академическими институтами, стал забывать об этом аналитическом материале. С прессой мы работали регулярно и взаимно, ранее я описывал это сотрудничество. И тут смотрю: ряд газет разместили материал о коррупции при отступлении в вузы вообще и в ДонГУ в частности. Особенно хорош был материал в моём родном «Комсомольце Донбасса». И началось... В начале, как всегда в таких случаях, – ложь! Опровержение! Звонки от руководства университета, факультета. Предлагаю прибыть к нам в облстат для ознакомления с исходными материалами. Прибыл декан, что

самое интересное, я уже три года работал по совместительству на факультете, главным образом на вечернем отделении, а встретились мы впервые. Повод для знакомства не из лучших, но на то она и реальная жизнь. Показали первоисточники, разъяснили схему работы органов госстатистики, рассказали о нашем сотрудничестве с факультетом, о чём наш гость имел смутное представление. Когда стало очевидным, что инициатива была от завкафедры и он взял ответственность на себя (я его предупреждал), напряжение спало, но «правдоруба» было жаль. На него ополчились в универе, и кончилось это тем, что ему пришлось уйти из университета. Но когда спустя несколько лет меня пригласили на заведование кафедрой, ректор долго не давал добро, но, как всегда, нашлись люди и разъяснили, что я выполнял профессиональный долг. Но об этом я узнал не сразу.

А теперь, как и обещал выше, о том, как мне помог Нобелевский лауреат В. В. Леонтьев. Конечно, мы не встречались, но одна из важнейших его работ, где описывалась мировая экономика как система взаимосвязанных процессов в форме двойной таблицы «затраты-выпуск» для определения «чистого экспорта», помогла мне в диссертационной работе обосновать свои теоретические выводы о включении Украины в систему международного разделения труда. Хочу обратить внимание на то, что в этом спецсовете была впервые представлена диссертация с использованием компьютерной графики и таблиц, выполненных на ПК. Кроме того, если кандидатскую работу 6 лет тому назад я защитил поздно – в 40 лет, то докторскую в 46 лет здесь защищали впервые (обычно после пятидесяти). В этом же году публикую статьи о выходе в мировую экономику, о валютном союзе в рамках СНГ, о концепции и зарубежном опыте «народной» приватизации, об особенностях ВЭС шахтерских городов, о проблемах ВЭС с приграничными и прибрежными регионами РФ, развитии ВЭС в рамках зоны свободного предпринимательства. В конце 1994 года перехожу в ДонГУ работать на постоянной основе, сохраняя в облстате, теперь по совместительству, должность консультанта по аналитической работе. Продолжаем выпускать аналитические сборники, публикуем статьи в научных журналах и СМИ. Такое сотрудничество продлилось более года.

Донецкий государственный университет

В середине 1995 г. принимается решение об открытии в ДонГУ специальности «Международная экономика», затем создаётся кафедра, и меня назначают заведующим кафедрой. Для меня это был очень серьёзный поворот всей моей жизни. Сразу навалилось много организационной, методической и хозяйственной работы. С «чистого» листа создавалась кафедра, формировался коллектив, определялось размещение в здании экономического факультета, шёл первый набор студентов – абсолютно новая работа. Со времён собственной учёбы я должен

был иметь дело со студентами – вчерашними выпускниками школы. До этого я руководил практикой на заводах, руководил дипломными работами, читал по совместительству лекции, но это кто-то организовывал, обеспечивал, а теперь всё это мне надо было создать и обеспечить его функционирование. Параллельно в вузе менялись структура и формы обучения. Уходило в прошлое вечернее обучение, набирало силу ускоренное (второе высшее) образование, востребованное условиями, – формирование многоукладной экономики молодого государства с элементами рынка востребовало к жизни много экономистов, финансистов, бухгалтеров и юристов. В реальности преобладали «технари», которым был сам. Такая форма обучения велась только на платной основе. Практика организации ускоренной формы обучения подсказала необходимость создания в крупных городах образовательных центров: Мариуполь, Горловка, Енакиеве, Константиновка. Одновременно и на дневной форме обучения стали формироваться, кроме бюджетных, группы с платным обучением. Я был мало осведомлён в работе по организации, методическому обеспечению высшего образования, и, конечно, только благодаря поддержке и помощи проректора и декана, а также других коллег я постепенно входил в круг новых обязанностей и начинал созидательную деятельность. И если в учебном процессе я был ведомым, то в научно-исследовательской работе я стал ведущим – и не только в рамках вновь созданной кафедры, но, осмелюсь утверждать, всего факультета. Все мои связи в двух академических институтах (ИЭП и ИЭПИ), в областной власти, прессе, на предприятиях и в организациях, имеющих отношение к ВЭД, прежде всего ТПП, были включены в круг партнёров кафедры, читай – факультета и университета.

Сотрудничая с двумя академическими институтами более 10 лет и 5 лет – с ТПП, я приобрел навыки и опыт проведения конференций, а также издательско-публикационной деятельности. Были и достаточно широкие связи с СМИ, кроме того, в комсомольской молодости было немало опыта проведения различных близких по духу мероприятий. Поэтому как-то сразу нашлись единомышленники на факультете по организации и проведению научных конференций и изданию научных сборников. И мы решили проводить первый международный научно-практический семинар «Проблемы развития ВЭС» в рамках РФ–Украина. Ещё занимаясь в технической аспирантуре, да и потом, уже в аспирантуре экономической, я был очень близок к промышленности. В СССР лидерами естественных наук были физики, на их открытия работало тяжелое машиностроение, прежде всего НКМЗ, это и атомный проект, и космос. А лидером физиков был П. Л. Капица, который избрал формой работы, прежде всего с молодёжью, – научный семинар, а поскольку Капица – экспериментатор, то и семинары были научно-практические. Их, эти семинары, называли «капишники». По итогам обсуждения на «капишники».

ках» присваивались учёные степени, институт «закрытый», темы – секретные, что позволяло определенные упрощения в научной бюрократии. И вот это всё хранила моя память, и наступило время реализации. Таким образом название определилось и приняты были объяснения в необходимости формирования научной школы на факультете. К моменту моего прихода в университет на факультете «ушли» борца с «мафией». Он – доморощенный доктор экономических наук с большим стажем практической деятельности. Работать на факультет пригласили ещё троих докторов наук, одного из соседнего вуза, но ненадолго, так что когда я пришёл, их, докторов, осталось всего двое, и они до этого, как и я, не работали в высшем образовании. Вскоре один из них переходит в очень успешную фирму советником (с этой фирмой в более скромном объёме работал и я), в итоге – двое со мной, а дальше кадровая «яма». Кадровый голод образовался по трём причинам и повсюду на завершающем этапе существования СССР и первых лет СНГ на бывшем пространстве Союза. Первая причина – зарплата, вторая – невостребованность научных разработок практически по всем направлениям теоретических и прикладных задач в условиях появления огромного количества фирм, банков и прочих организаций экономического, финансового, юридического направления деятельности с учётом спроса и предложения многоукладной экономики и почти рынка на постсоветский лад. В вузах образовался некий возрастной «разрыв» в 20–25 лет, это произошло повсеместно. Так вот, моё предложение именно о семинарах, а не конференциях, как раз и ставило задачу в кратчайший срок разрешить проблему устранения кадрового «разрыва» через регулярные проведения научно-практических семинаров (капишников), с публикацией материалов и приглашением на эти семинары ведущих ученых, специалистов, предпринимателей. И здесь сработали мои связи – и комсомольских лет, и производственной деятельности, и периода облстата. Но и ещё к этому надо добавить сотрудничество с академическими институтами, а также совместительство с новыми частными вузами, появившимися как грибы после тёплого осеннего дождя. При этом случилось так, что я оказался чуть ли не единственным специалистом ВЭД по публикациям и теме защиты докторской диссертации, а с 1996 г. – и профессором по международной экономике.

Первый семинар состоялся в декабре 1995 г., благодаря контактам смогли пригласить не только местных специалистов, но и из Москвы, из Института мировой экономики. Это стало возможным потому, что до прихода в ДонГУ я работал в одном из частных вузов, где ректором и совладельцем был специалист-международник, который и помог организовать такой контакт. И, что интересно, среди студентов-иностранцев с Ближнего Востока в этом частном институте мы впоследствии нашли аспирантов-иностранцев, которые в ДонГУ успешно защитили диссертации и стали на своей родине,

воюющей до сих пор, специалистами высокого государственного уровня. Важно отметить, что мы были в поиске не только формы проведения (т.е. семинар), но и времени проведения. Оказалось, что декабрь не подходит как минимум по трём причинам: для иностранцев «крисмас» – рождество, для бизнесменов – конец финансового года – платежи, кредиты..., а для коллег – зачётная сессия – итог осеннего семестра учебного года. Следующая попытка по срокам проведения состоялась в апреле 1996 г. и тоже оказалась неудачной. Здесь надо обратить внимание на то, что я был ещё не очень осведомлён о некоторых особенностях организации учебных процессов в вузах, тем более зарубежных. Кроме того, как в первом случае, так и во втором варианте, сказалась моя атеистичность, не учитывающая связь сроков проведения, например, с рождеством или с пасхой.

Таким образом, мы пришли к срокам проведения международных научно-практических семинаров в период зимних каникул, сразу после Татьянинного дня, срок существовал почти 20 лет. И их ход прервал «третий излом», о чём речь впереди. Тогда же определилась тема семинара на весь этот период: «Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект», тема актуальна до сих пор. Но семинаров больше нет с 2015 года – об этом речь также впереди. Чуть позже, после определения сроков проведения международного семинара, стало ясно, что почти одновременно с нашим семинаром проходит Всемирный экономический форум в Давосе (Швейцария). Сработала ассоциация места проведения семинара. Для проведения международного семинара был избран г. Святогорск, который зимой очень напоминает Альпы. Ещё в период Российской империи эти места называли донецкой Швейцарией. Поэтому выбор Святогорска не был случайным, мы повторили его ещё раз для другого важного мероприятия, но об этом повествование будет далее. Выбор Святогорска как места проведения «зимних» международных научно-практических семинаров и международных летних экономических школ определился тем, что многие наши зарубежные коллеги, встречаясь с нами, всегда вольно и невольно в том или ином случаях подчёркивали вековые традиции их известных университетов, городов и стран. При этом в беседах чувствовалось, что для них мы существуем лишь с 1917 г. Вот эти ощущения подсказали мне, что лучшей иллюстрацией нашего «древнего» цивилизационного происхождения может стать монастырь (впоследствии лавра). И это сработало. Кто бы к нам ни приезжал, всегда стремился попасть туда на экскурсию, а после посещения наши гости с восхищением делились впечатлениями об увиденном, при этом упоминая XV век, время основания монастыря и заселения этих земель. Среди гостей часто были американцы, они особо реагировали, ведь к этому периоду истории человечества их континент был едва открыт европейцами, которые толком сами не знали, что за океаном «нашёл» Колумб.

Теперь на кафедре, а значит – на факультете и в университете, на постоянной основе проводились в зимние каникулы научно-практический семинар для профессорско-преподавательского состава и аспирантов, а в летние каникулы – международная экономическая школа для студентов. Стали издавать сборник научных трудов, который прошёл необходимые регистрации и сертификации, а значит, опубликованные в нём статьи принимались в учёных спецсоветах по защите докторских (кандидатских) диссертаций. На завершающем этапе наш сборник был в перечне международных наукометрических изданий. С годами это позволило сформировать научную школу не только на факультете, но и в ряде вузов. Конечно, осуществить это без поддержки руководства факультета и университета было бы невозможно. Важно подчеркнуть, что поддержка со временем нарастала – и, видимо, это правильно, нужно было доказать делом, чего всё это стоит. Однако только этой поддержки было недостаточно, нужны были финансовая и научная. С последней было проще, ещё до создания кафедры были серьёзные связи с двумя академическими институтами – ИЭП и ИЭПИ, целым рядом вузов Донецка, Мариуполя, Краматорска, Макеевки, и они с удовольствием участвовали в этих научных мероприятиях.

В период организации и становления кафедры мы объехали вузы Украины, которые уже имели подобные специальности или кафедры. Прежде всего, это столичные вузы, КНЭУ, КИМО КНУ им. Т. Г. Шевченко, Львовский университет им. И. Франко, Тернопольская академия народного хозяйства, Одесский экономический университет. Их опыт очень нам помог в организации и становлении специальности и кафедры. Коллеги из этих, а впоследствии и других вузов стали нашими многолетними партнёрами и участниками семинаров, летних школ и конференций, которые мы проводили. Были и другие формы сотрудничества, например, участие в редколлегиях издаваемых научных сборников и журналов, защиты докторских (кандидатских) диссертаций, особенно на начальном этапе становления и развития специальности и кафедры. Однако мы сразу заложили своё особое место и роль в подготовке специалистов для нашего региона. Предприятия и организации Донецкой области обеспечивали почти четверть экспорта страны. Спрос на специальность был очень высок. И на дневную, и на заочную, и ускоренную (второе высшее образование) формы обучения.

Всё, что организовывалось и проводилось, требовало определённых финансовых затрат. Центр – Киев и западные регионы были поддерживаемы различными грантами, Восток – в очень ограниченном объёме. Поэтому были включены все связи и контакты, обретенные в Донецке, Мариуполе, Краматорске со времён работы в комсомоле, производстве, статистике, а также установлены новые в системе Донецкой ТПП. Имелся интерес к нашим нестандартным подходам подготовки специалистов

новой формации и новой специальности. Я начал возрождать отношения с теми, кто мог помочь спонсорской помощью, и не только деньгами, но и оборудованием, полиграфией, транспортом, канцелярщиной и прочая и прочая. В Донецкой области действовали международные проекты и представительства Корпуса мира США, Бритиш Кансел, фонды Аденауэра и Сороса. И вот мы стали сотрудничать со всеми в той или иной степени. Мне, уже немалодому человеку, прошедшему политическую закалку в «холодной» войне, были предельно понятны цели и задачи этих фондов и других подобных организаций. Научной молодёжи я пояснил, перефразируя известное изречение «деньги не пахнут» в том смысле, что мы будем пользоваться возможностями наших доброжелателей, а учить студентов, аспирантов и вести научные исследования так, как решим сами.

События, связанные с открытием, становлением и развитием кафедры и специальности во всех видах и формах деятельности, происходили с конца 1994 г. до середины 1996 г. В самом конце летних отпусков меня находят из ректората университета (это до эпохи мобильной связи). Не буду детально повествовать, как всё происходило, но важна суть самого события. На университет пришло приглашение на учёбу в Италию в рамках сотрудничества ЕС и Украины по формированию новых подходов в экономическом образовании и науки. Поскольку ещё идут летние отпуска, найти кого-либо непросто, а времени на оформление документов мало, да и ещё важное условие для кандидата на поездку – наличие загранпаспорта. Здесь нужно прерваться и пояснить, почему у меня образовался этот паспорт. Для этого могу вернуться в 1973 г. В самом начале эссе я упомянул о том, что ранее были изданы две книги, в соавторстве, и одна из них была посвящена периоду работы в Донецком обкоме комсомола. В ней не нашлось места для освещения небольшой части работы, связанной с поездками за рубеж. В те годы командировка за рубеж расценивалась как награда. Прежде всего, тебе доверяли, в т. ч. органы госбезопасности, для меня это было очень важно, т. к. ещё 2 года тому назад меня не оформили на работу в закрытый цех НКМЗ. Так же важно было и то, что твои данные находятся на глазах руководства и ты востребован. Ну и сама по себе командировка (хочу подчеркнуть это слово – командировка, а не турпоездка), увидеть мир за рубежами родины – хорошая перспектива и, чего греха таить, приобрести какой-то дефицит. Одним словом, по решению ЦК ВЛКСМ я был включен в группу, которую возглавил один из секретарей ЦК и ответ-организатор ЦК. До сих пор не знаю точно, при каких обстоятельствах я оказался в составе группы, могу предполагать, что соединилось в одной точке: заводделом рабочей молодёжи крупнейшего обкома, служба в армии, работа на заводе.

Задачу нам ставили в Москве, в ЦК, где формировался поезд Дружбы на Чехословакию. Как из-

вестно, в 1968 г. там происходили события, получившие впоследствии название «Пражская весна», а в Чехословакию ввели войска стран Варшавского договора. Основные силы были советские войска, и весь протест и в Чехословакии, и в мире против акции СССР был очень масштабным. В то же время примеров плодотворного сотрудничества было много, приведу лишь один из них, который касался непосредственно Донецкой области, более того, областной комсомольской организации. У нас в Мариуполе на заводе «Азовсталь» велась Всесоюзная ударная комсомольская стройка «Стан 3600», который нам поставляли чехословаки. В Харцызске – трубный завод, тоже ударная комсомольская стройка республиканского масштаба. Может быть, обстоятельство наличия в Донецкой области таких ударных комсомольскихстроек и предопределило моё участие в поездке в Чехословакию, ведь ударными стройками занимался отдел, который я возглавлял. Эти крупнейшие объекты Советского Союза были востребованы жизнью. В разгаре было строительство нефтегазопровода «Дружба», который шёл через Чехословакию и для Чехословакии, а трубы большого диаметра поставляла ФРГ. И вокруг нефтегазопровода, а главное – вокруг поставок труб и другого оборудования возникли страсти о прекращении их поставок СССР. Сценарий практически из нынешнего времени – «Северный поток». Две этих стройки как раз и связывала задача достойного ответа западным политикам: создать у нас в стране технологическую цепочку по производству труб диаметром 1420 мм.

Трудно передать ощущения 25-летнего парня, кем я был тогда, накануне отъезда в столицу Союза Москве (да и лет прошло почти пятьдесят): впервые в жизни – командировка за границу. Однако о деле. На фоне геополитических событий, которые я не буду анализировать или как-то комментировать, поскольку написаны статьи, книги, сняты и документальные, и художественные фильмы, наша история ставит скромную задачу: как командировка 1973 г. помогла спустя почти четверть века оформить документы для поездки в Италию. Итак, поезд «Дружба» – это около 100 парней и девушек со всего Союза, комсомольцев, ударников и вообще красавиц и крепких ребят, у которых была достаточно обычная для таких поездок традиционная программа из встреч, экскурсий и прочих развлекательно-познавательных событий. Наша небольшая группа, иногда пересекаясь с общими мероприятиями, имела особые, чисто рабочие планы. Дело в том, что почти за пять лет, прошедших после событий ввода войск и создания группировки советских войск в Чехословакии, теперь Чехословацкой социалистической республике (ЧССР), острота противоречий пошла на убыль, хотя во всём ощущалось напряжение.

Это не могло не коснуться и взаимоотношений в молодёжной среде, которую у нас представлял ВЛКСМ, а у них – Чехословацкий союз молодёжи (ЧСМ), деятельность которого была оценена у нас в

Союзе как оппортунистическая и не выполнившая задач по воспитанию молодёжи в духе социалистического интернационализма. Перед нашей группой стояла задача при встречах с руководителями нового молодёжного образования, ССМЧ – социалистический союз молодёжи Чехословакии, постараться придать ему форму и структуру, подобные ВЛКСМ. На фоне братских мероприятий поезда «Дружба» мы встречались с функционерами нарождающейся организации чехословацкой молодёжи, на мне были обеспечение встреч сувенирами, характерными для нашей страны напитками и деликатесами. Звучали тосты и лозунги: «За нашу и вашу свободу в 1948 и 1968 гг.!» (дело в том, что в 1948 г. в Чехословакии левые силы, во главе с компартией, пришли к власти, конечно, с помощью Советского Союза). Никогда потом за границей у меня в распоряжении не было ни столько инвалюты (в данном случае, чешских крон), ни такого количества сувениров и различных деликатесов. При обмене презентами один раз мне вручили нечто, то, что я сохранил до сих пор: портрет Юлиуса Фучика и его книгу «Репортаж с петлёй на шее», в которой было послание-завещание нам: «Люди, я любил вас! Будьте бдительны!» Портрет всегда висел в кабинете на работе, черно-белый, и по облику человека и одежде было видно, что снимок из далёкого прошлого, и мои посетители спрашивали: это кто-то из моих родственников? и с удивлением выслушивали мой рассказ. Сейчас и книга, и портрет у меня дома. И ещё так получилось, что 9 мая мы оказались в Праге, я предполагал, что это большой праздник для чехов – день Победы и день освобождения Праги... но я ошибся. Город был пуст – все на природе, никаких официальных мероприятий. Правда, в обычном ресторанчике, куда мы заглянули, оказались за одним столиком с пожилым чехом, который по нашей речи понял, что мы советские, и в разговоре он поделился теми невзгодами, которые случились бы, не приди мы в 1968 г.

Закончилась заграничная командировка, первая в моей жизни, как первая юношеская любовь, а загранпаспорта тогда оформляли на каждую поездку тем, у кого это не было профессиональной деятельностью. Поскольку на Чехословакию всё оформлялось в Москве, у меня не забрали паспорт. Ещё дважды, работая в обкоме комсомола, я ездил в командировки за границу: ГДР и Югославию (но это уже другие истории). Те паспорта оформлялись на месте, в Донецке, и я их сдал по завершении командировок, а первый сослужил мне добрую службу. До 1996 г. в Украине продолжали действовать паспорта СССР, в т. ч. заграничные; так решился вопрос о командировке в Италию, которая сыграла немалую роль в развитии кафедры и положила начало новым зарубежным командировкам, в результате которых я посетил более 30 стран на всех континентах, кроме Антарктиды. В итоге я «сносил» 3 загранпаспорта, которые заканчивались из-за «заполненности» страниц, а не по сроку действия. Все заграничные поездки расширяли контакты с зарубежными партнё-

рами, укрепляли позиции кафедры в научном и образовательном направлениях деятельности. В случае более детального интереса можно обратиться к тексту Библиографических указателей, изданных к 60- и 70-летнему юбилеям, упомянутых в начале эссе.

Когда писались эти строки, пришла печальная весть. Ушёл из жизни человек, с именем которого связаны события, только что описанные мною. Первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжельников. Читатель мог заметить, что я избегаю называть имена людей, пытаюсь тем самым не обидеть память о тех или иных людях из моего (нашего) непростого прошлого, в т. ч. которые не упомянуты. Мой скромный вклад в молодёжное движение на Донбассе достаточно подробно описан в указанной в начале эссе книжке о комсомоле. Но здесь случай особый. Весь период работы в комсомоле и в Краматорске, и в армии, и в Донецке связан с этим человеком. Он долгожитель и по продолжительности работы во главе ЦК комсомола, и продолжительности активной политической жизни вообще. Конечно, он представляет ту эпоху, которую оболгали и незаслуженно назвали «застоем», но лёд неумолимо тает – и будут звучать всё больше и чаще истинные оценки. Так случилось, что 2 года тому назад совпали его личный юбилей – 90 лет и ВЛКСМ – 100. Нам с сестрой посчастливилось быть во Дворце съездов в Кремле, где Е. М. выступал с прекрасной речью по поводу юбилея и вручения ему высокой государственной награды – ордена Александра Невского. Светлая ему память! Эссе пишется непросто. И только упомянул добрым словом Тяжельникова, как ушёл Борис Пастухов. Он был замечательным человеком. Борис Пастухов занимал пост первого секретаря ЦК ВЛКСМ в 1977-1982 годах. После работы в комсомоле он занял должность председателя Госкомитета СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. Затем перешел на дипломатическую службу: посол СССР в Дании, в Афганистане, заместитель, первый заместитель министра иностранных дел России, министр РФ по делам СНГ. Судьба подарила мне встречи с ним не только на комсомольских мероприятиях, но доводилось видеть и слушать его в Киеве на мероприятиях ТПП Украины по проблемам развития ВЭС Украина–СНГ. Спасибо, Борис Николаевич, что Вы были в НАШЕЙ жизни!

Однако возвратимся к повествованию. Есть проект, о котором стоит рассказать особо, несколько не умаляя значения других зарубежных поездок и контактов, таких, как Великобритания и Китай, например. Чтобы не возвращаться к упомянутым странам, кратко укажу на те проекты, которые их коснулись. И если в Китае был один партнёр многолетний – наши выпускники аспирантуры, получившие у нас учёные степени кандидатов экономических наук, а у себя на родине – профессорские звания и должности директора института и декана факультета, то в Великобритании это несколько проектов и различные партнёры. Но зато это было «окно

в Европу», продолжившее и углубившее знакомство с европейской экономической наукой и образованием. Первый проект был посвящён устойчивому развитию и проходил в рамках сотрудничества с Бредфордским университетом, я был приглашен как один из партнёров. Тогда удалось познакомиться с принципиально новым видением социально-экономического развития, тесно связанного с экологией, таким важным аспектом для Украины в целом и Донбасса особенно. Другой проект проводился уже с нашим руководящим участием от Донецкой области, вначале в Ньюкаслском Институте угля и стали, а потом на нашей донецкой земле с очень серьёзным участием и интересом со стороны областной власти. Вопросы, которые рассматривались, были связаны с реструктуризацией угольной промышленности и проблемами модернизации металлургии в Украине. Британцы делились своим опытом в этом направлении, который они приобрели в период премьерства М. Тэтчер. А мы, в свою очередь, показали наши особенности и отличия от британской ситуации. Всё проходило на двух площадках – британской и украинской, состоялась серьёзная научная дискуссия о путях выхода из кризиса старо-промышленных регионов. Даны определённые рекомендации и угольщикам, и металлургам. Почти одновременно со вторым развивался самый долговременный и объёмный проект с Сандерлендским университетом по прикладной экономике. В проекте были образовательная и научная составляющие. Все три проекта позволили нам сделать очень серьёзные шаги в развитии специальности и кафедры как научного подразделения Университета, укрепить позиции наших публикаций, сборников научных трудов, удалось выпустить нескольких аспирантов. Партнёры по проектам и из Великобритании, и Китая стали активными участниками наших зимних семинаров и летних школ, что повысило их значимость и известность в научном мире у нас в стране и за рубежом.

Мы ещё вернёмся к этим проектам и странам по мере продвижения в нашем повествовании, не связывая себя календарём и последовательностью событий. К концу 90-х мы стали уделять всё больше внимания региональным особенностям экономики, специальным экономическим зонам (СЭЗ), евро-регионам, что нашло отражение в образовательной деятельности кафедры. Направление это проявлялось в сотрудничестве с обоими академическими институтами – ИЭП и ИЭПИ, а также с ТПП. Кроме этого, в этот же период мы стали развивать наши отношения в научном консультировании и сопровождении, а также и в плане повышения квалификации руководящих работников с целым рядом предприятий Донецкой области в отрасли машиностроения (в т. ч. с родным НКМЗ), металлургии, химии, морского транспорта. В рамках перечисленных направлений мы выходим на новое для себя поле научной работы – Черноморское экономическое сотрудничество (ЧЭС). Этому способствовало установление нами прямых отношений с учёными таких стран, как

Болгария, Сербия, Греция, Россия, несколько позже к ним добавились Турция, Молдова, Азербайджан, Грузия, Армения. Все эти страны входили в Организацию ЧЭС (ОЧЭС) и Парламентскую Ассамблею (ПАЧЭС). Кроме этого, одной из предпосылок развёртывания нового сектора нашей деятельности служило то, что на донецкой земле находились самый крупный морской порт Азовского бассейна и Азовское морское пароходство.

Организация черноморского экономического сотрудничества – межправительственная организация, объединяющая 12 государств Причерноморья и Южных Балкан, созданная для развития сотрудничества, мира, стабильности и процветания в бассейне Чёрного моря.












В 1992 г. одиннадцать стран подписали Договор о черноморском экономическом сотрудничестве, а организация появилась 1 мая 1999 г., когда в Стамбуле стороны подписали «Босфорское заявление».

За почти 30-летний срок своего существования ОЧЭС показала не только действенность, но и крайнюю свою востребованность у стран Черноморского региона. Это особенно проявилось в непростые времена, когда у нескольких стран, входящих в состав, были прерваны не только политические, но и дипломатические отношения. ОЧЭС стала единственной платформой диалога между ними. Любого рода политические моменты исключаются категорически, концентрируясь только на экономических вопросах. Если в работе ОЧЭС будет присутствовать политика, то эта уникальная платформа перестанет существовать. Всё основывается на консенсусе.

С 1999 года организация получила статус региональной международной организации, занимающейся преимущественно экономическим сотрудничеством.

В апреле 2004 г. в ОЧЭС была принята Сербия, после чего количество государств-членов возросло до 12.

Участники

	Азербайджан (Азербайджанская Республика)
	Албания (Республика Албания)
	Болгария (Республика Болгария)
	Греция (Греческая Республика)
	Грузия
	Молдавия (Республика Молдова)
	Россия (Российская Федерация)
	Румыния
	Сербия (Республика Сербия)
	Турция (Турецкая Республика)
	Украина

Как видно из представленной таблицы, в работе организации принимают участие в том числе и страны, не имеющие выхода к Чёрному морю: Албания, Армения, Азербайджан, Греция, Молдова и Сербия (связана Дунайским коридором). Заявка Рес-

публики Македония была отклонена Грецией после того, как заявка Республики Кипр была отклонена Турцией. Это создало прецедент по участию в работе организации и использование права вето.

Со временем мне посчастливилось побывать во всех странах ОЧЭС, в некоторых – неоднократно.

Парламентская ассамблея Черноморского экономического сотрудничества (ПАЧЭС) создана в 1993 г. по инициативе России и Турции. В ее состав входят делегации парламентов 12 государств-членов Организации ЧЭС: Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдова, Румыния, Россия, Сербия, Турция, Украина. Деятельность ПАЧЭС направлена на обеспечение поддержки парламентского измерения в решении задач Организации ЧЭС и содействие укреплению правовой основы многостороннего экономического, торгового, социального, культурного и политического сотрудничества в Черноморском регионе. ПАЧЭС состоит из 76 парламентариев, назначаемых национальными парламентами на срок не менее одного года, в зависимости от количества населения страны. Довелось участвовать во многих заседаниях ПАЧЭС, в Украине, Румынии, России, Албании, а также выступать на заседаниях в Бухаресте, Киеве, Москве и Донецке.

Учитывая, что через территорию Украины проходит ряд международных транспортных коридоров, наша страна весьма привлекательна для перевозок транзитных грузов в направлении Европа–Азия и Север–Юг. Таким образом, стремительный рост мирового внешнеторгового оборота в значительной степени определяет главные направления развития

и украинского транспортно-логистического рынка. В первую очередь это касается мультимодальных контейнерных и контрейлерных маршрутов в рамках международных транспортных коридоров, таких как Северное море, Балтика – Черное море, ТРАСЕКА, Европа–Азия, «Шёлковый путь». Для этого Украине нужно перейти к практике работы блок-трейнов по направлениям Балтика – Черное море, Северное море – Черное море, украинские черноморские порты – Москва и другие регионы РФ. По своим возможностям железнодорожный транспорт уступает морскому, но перегруженность традиционных маршрутов, когда возникают новые регионы, генерирующие грузопотоки, такие как Западный Китай, Северная Индия и другие, обуславливает необходимость развития существующих и формирования новых логистических маршрутов.

На основе такой организационно-экономической базы, как ОЧЭС и ПАЧЭС, в начале нулевых годов мы создаём, кроме проводимых на регулярной основе зимнего семинара и летней школы, ежегодную международную конференцию – «Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках ОЧЭС». Инициаторами создания и главными нашими партнёрами становятся коллеги из Болгарии и России. В

Болгарии это была Хозяйственная Академия им. Ценова, а в России – Финансовая Академия при Правительстве РФ. С болгарскими коллегами мы стали выпускать совместный сборник научных трудов, одноименный с названием конференции. Сборник прошёл все необходимые регистрации и вошёл в наукометрическую базу за рубежом. С первой конференции определилось время проведения – ранняя осень, а места проведения привязаны к приморским городам Азово-Черноморского бассейна. Несколько раз это были Албена (Болгария), Мариуполь, Одесса, Таганрог, Севастополь, Ливадия; одна конференция проходила на борту круизного лайнера по Чёрному морю, на одну из конференций в Болгарии мы добирались через Измаил на теплоходе на подводных крыльях по Дунаю, посетили город Свиштов, где находится Академия. Начиная с одесской конференции, к нам присоединяются турки, да и ещё в качестве депутата Европарламента, бывшего министра иностранных дел Турецкой Республики. Сотрудничество с Турцией получило развитие и позволило нам провести свою конференцию в Стамбуле. Необходимо обратить внимание на тот факт, что во всех случаях, где бы ни проводилась конференция, наша руководящая роль была незыблемой. Конференция и издаваемые материалы накануне её проведения привлекали всё больше внимания – прежде всего, руководства факультета и университета, руководителей экономического блока облгосадминистрации, ВРУ. У нас стали бывать народные депутаты, в т. ч. и по линии ОЧЭС и ПАЧЭС, а однажды нашим гостем был вице-президент Республики Болгария, наши материалы стали использовать различные госорганы в этих странах. Расширился и круг стран-участниц: к Болгарии, России и Турции добавились Сербия, Молдова, Грузия, Азербайджан, Армения. В это время я пришел к выводу о том, что Крым долго не будет украинским, а перейдет под контроль либо России, либо Турции (о чём неоднократно слышал в кулуарах различных конференций от коллег из обеих стран).

В этот же период происходят ещё два важных события в моей научной жизни и, конечно, кафедры, факультета и университета. В самом начале нулевых годов, когда мы ставили «на крыло» конференцию по ОЧЭС, кафедра начала сотрудничество с Региональным филиалом Национального института стратегических исследований (НИСИ) при Президенте Украины в г. Донецке. Тогда же в университете и факультете созрел вопрос об открытии ученого Спецсовета по защите кандидатских диссертаций по международной экономике (позднее к этой специальности прибавились демография и труд). Не буду утомлять деталями; когда в Киеве в ВАКе перешли к этапу практического рассмотрения вопроса, выяснилось, что председатель экспертного Совета ВАК является вторым лицом в руководстве НИСИ. Короче, всё закончилось тем, что достаточно быстро и гладко утвердили НАШ Спецсовет – и начала работать «кузница кадров» (позднее совет перевели в более высокий «ранг» – защиты докторских диссертаций), а меня советник Президента назначил директором филиала НИСИ в г. Донецке. Тематика наших семинаров, конференций, а также публикаций по ВЭС, ЧЭС, СЭС оказалась кстати и в НИСИ. Придёт время, когда в нешироком кругу академиков и политиков будет сказано об удачном соединении в НАШЕМ случае академической науки (к этому времени я возглавил сектор в ИЭП НАНУ), кафедры и филиала отраслевого НИИ. Это была очередная победа в науке. Молодая кровь науки по «общающимся сосудам» подпитывала и освежала жизнь и там и там, а в выигрыше оказались все: и высшее образование, и академическая наука, и отраслевая; а главное – молодёжь почувствовала потребность в себе и в науке и практике. Быстро проходили аспирантуру, защищались и к 30 годам становились докторами экономических наук.

Специальные экономические зоны

На стыке 90-х и нулевых годов были приняты законодательные и нормативные акты относительно функционирования специальных экономических зон (СЭЗ) и территорий приоритетного развития (ТПР). Был здесь и наш вклад, а вот каждый из участников видел в СЭЗ и ТПР свои «сны», и они, эти «сны», далеко не всегда совпадали с изначальными идеями, нашими разработками и зарубежным опытом, в т. ч. китайским. И после очередной политической «рокировки» в верхах в Киеве всё, связанное с зонами, выхолостили, несмотря на то, что льготы получили на западе страны, в Одессе, Киевская область. Если бы та колоссальная работа не прервалась, а, наоборот, получила бы развитие, то уверен, не наступил бы третий излом, о чём речь ещё впереди.

Специальные экономические зоны

Экономические цели – это привлечение иностранного капитала благодаря льготному налогообложению, льготному таможенному режиму и стабильному законодательству, предоставление доступа к внешнеэкономической деятельности. Их достижение могло позволить эффективно использовать местные ресурсы, достичь роста валютных поступлений в государственные и региональные бюджеты, расширить рынок высококачественной продукции. Научно-технические цели состояли в привлечении передовых зарубежных и отечественных технологий, активизации инновационных процессов, привлечении научных и инженерных кадров из-за рубежа, повышении эффективности использования производственных мощностей и повышении информатизации общества.

Цели социального характера – это повышение занятости населения путём создания новых рабочих мест, преодоление безработицы. СЭЗ при этом способствуют повышению качества рабочей силы за счёт использования инноваций, новых технологий и организационных форм, а также насыщению внутреннего рынка высококачественными товарами народного потребления и достижению равномерного развития различных регионов страны.

К предпосылкам создания СЭЗ можно отнести следующие:

– создание СЭЗ способствует интересам как государства в целом, так и отдельных регионов, открывает возможности выхода на зарубежные рынки, расширяет экспортно-импортный потенциал и способствует созданию конкурентоспособного рынка;

– СЭЗ создают благоприятные возможности для свободного перемещения капитала, новейших технологий, научно-технических разработок и инноваций, развития производственной и рыночной инфраструктуры государства;

– создание и функционирование СЭЗ способствует мотивации предпринимательской деятельности и высокопроизводительного труда, совершенствуя условия жизни населения и улучшая качество трудовых ресурсов.

Предпосылкой создания СЭЗ также является то, что они остаются под полной юрисдикцией государства как неотъемлемая часть его территории и не имеют никакого права на суверенизацию от общегосударственной и региональной власти. Все зоны, таким образом, создаются на конкретной территории, в границах определённой страны (группы стран) и с вполне определёнными предпосылками и целями. Специфика этих трёх составляющих и предопределяет специфику зоны. При анализе деятельности СЭЗ с точки зрения получения валюты целесообразно рассматривать показатель чистого экспорта. При этом разница между валовым и чистым экспортом возникает из-за того, что фирмы, размещённые в СЭЗ, значительную часть сырья и полуфабрикатов импортируют. К сожалению, в Украине не велись исследования существовавших СЭЗ по показателю чистого экспорта. Официальные источники предоставляли в основном показатели реализованной продукции и предоставленных услуг или валового экспорта. Поэтому эффективной выглядела только деятельность СЭЗ «Порто-франко». Незамеченной осталась эффективность работы СЭЗ «Азов» и «Донецк», где доля продукции, ушедшей на экспорт, соответственно 71,8 и 31,9 %, что говорит о значительности привлечённых иностранных средств. Эффективность работы СЭЗ «Курортополис Трускавец» характеризуется увеличением количества реализованной продукции и оказанных услуг: в течение 2003 года увеличилось в 13,7 раз, в СЭЗ «Яворов» – в 9 раз, в СЭЗ «Славутич» – в 4,3 раза.

Положительный эффект от прямых зарубежных инвестиций, привлекавшихся в СЭЗ, служил наглядным примером для национальных фирм и потенциальных предпринимателей для того, чтобы перенять иностранный опыт. Хотя в целом эффект катализатора экономического роста от инвестиций достаточно сложно определить. Создание рабочих мест является одной из основных и обязательных особенностей любой СЭЗ, особенно в стране с большим уровнем безработицы. В то же время в Украине процесс создания новых рабочих мест при введении

СЭЗ проходил достаточно медленно. Таким образом, достаточно сложно оценить однозначно деятельность СЭЗ в Украине. Хотя это и не означает, что все они были малоэффективны. Отмена закона, содействовавшего их созданию и развитию, носила скорее политический, нежели экономически обоснованный характер потому, что при отмене действия СЭЗ не было проведено никаких экономических расчётов и исследований. При анализе их эффективности и целесообразности необходимо было, скорее, использовать индивидуальный подход к каждой из них.

Быть или не быть СЭЗам в Украине? Вокруг этого вопроса сломано немало политических копий. Позиция «против» базируется на таких аргументах. Результаты деятельности территорий со специальным режимом налогообложения оказались весьма неоднородными и не всегда оправдали ожидания. Больше всего инвестиций привлечено в Донбасс – 53,7 % от общего объёма. Только четверть из них – иностранные. Остальные связаны с реинвестированием прибыли отечественными предприятиями. При этом большинство проектов приходилось на традиционные для Украины отрасли – металлургию, строительство, угольную промышленность. Кроме того, свободные экономические зоны часто использовались для реализации сомнительных схем импорта (например, мяса). Сторонники СЭЗов, наоборот, утверждают, что зоны положительно влияют на экономику и инвестиционный климат. В период 2000–2004 гг. рост инвестиций опережал рост ВВП в среднем в 2,5 раза. В 2005 году, с отменой СЭЗ, это соотношение снизилось до 0,7. Зафиксирована общая положительная динамика интегрированного удельного веса развития СЭЗ в комплексе общенациональной экономики. За период с 1994 по 2003 г. она увеличилась с 1,9 до 7,31%. Среднее значение для регионов, в которых находились СЭЗ, за 1999–2002 гг. возросло с 5,98 до 9,81%. В лидеры вышли Закарпатская, Донецкая, Львовская области, АР Крым и Киев.

У адвокатов СЭЗ даже есть «убийственный» ответ тем, кто видит в свободных экономических зонах только инструмент теневой экономики, контрабанды и «отмывания денег». Например, приватизацию в Украине никоим образом нельзя назвать прозрачной, честной, а порой – и законной. Однако никому не пришло в голову запретить ее на этом основании. Ведь без приватизации не может быть рыночной экономики. СЭЗ в их нынешнем виде имеют серьезные системные недостатки. Но это означает, что эти зоны нужно не запрещать, а совершенствовать как апробированный мировой практикой инструмент селективного стимулирования деловой и экономической активности. Нельзя не признать, что в большинстве стран мира специальные экономические зоны могут эффективно работать на экономику государства. А проблематика деятельности свободных, «полукриминальных», по словам некоторых политиков, экономических зон лежит не в

плоскости существования СЭЗ как таковых, а в руководстве и контроле за ними, правильном определении приоритетов для каждой из них, а также в необходимости постоянного совершенствования законодательной базы.

Среди прочих можно назвать такие проблемы, послужившие поводом к отмене действия СЭЗ:

- неэффективность действия пяти из двенадцати специальных экономических зон;
- возможность формирования полулегальных схем деятельности на территории СЭЗ;
- несовершенство законодательства Украины относительно СЭЗ и отсутствие единой государственной концепции в этой области;
- политическая нестабильность в государстве.

Учитывая мировой опыт, чтобы избежать криминализации СЭЗ, было бы целесообразнее создать не руководимые местными государственными администрациями зоны, не отменять их вообще, а предоставлять налоговые и тарифные льготы по прогрессивной шкале предприятиям, продукция которых идёт на экспорт, которые создают значительное количество рабочих мест, внедряют и используют инновации и т. п. При этом необходимо было разработать механизмы надзора и контроля за деятельностью СЭЗ, которые велись в условиях строгой отчётности несколькими надзирательными органами одновременно. В таком случае можно было бы избежать многих проблем ещё до того, как встал вопрос о закрытии СЭЗ в Украине, что позволило бы не терять инвестиционную привлекательность. За годы существования СЭЗ в Украине было наработано большое количество плановых и программных документов, посвящённых повышению эффективности уже имеющихся зон и привлечению инвесторов для создания новых. Среди таких документов и «Программа развития в Украине (специальных) свободных экономических зон и территорий со специальным режимом инвестиционной деятельности на период до 2010 года», которая была призвана способствовать активизации процесса развития СЭЗ во всех регионах Украины. Наша научная школа внесла существенный вклад в разработку, внедрение и развитие СЭЗ и ТПР, с учётом непосредственного наблюдения китайских подходов к этой проблеме. Под нашим авторством был издан целый ряд статей, монографий, защищены диссертации, изданы учебники, проведены круглые столы и т.п. научные мероприятия. Мы ещё вернёмся к СЭЗам в другом аспекте, на третьем изломе... – это впереди.

Еврорегионы

В условиях всеуглубляющейся международной специализации получили развитие двусторонние межгосударственные отношения между странами мира. Наиболее эффективно они происходят в пределах трансграничных объединений. Трансграничное сотрудничество, являясь фактором интеграционного процесса и предпосылкой инновационного развития, направлено на достижение максимального

сближения социально экономического развития регионов, т. е. на полную ликвидацию любых ограничений относительно движения товаров, работ, услуг, рабочей силы, капитала, технологий через границу. Участие в трансграничном сотрудничестве является основой для расширения взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества на уровне региона, что позволит быстро и эффективно решать локальные проблемы на местах. Наиболее распространённой формой трансграничного сотрудничества является еврорегион. Еврорегион – форма международной интеграции, основанная на тесном сотрудничестве двух или нескольких территориальных образований, расположенных в приграничных районах соседствующих государств Европы. Одно из еврорегиональных образований – это Еврорегион «Донбасс». В основе идеи создания Еврорегиона – объединение приграничных областей – Ростовской в России и Луганской в Украине – для реализации совместных проектов по ряду направлений. В 2011 г. было принято решение о присоединении Донецкой области к Еврорегиону «Донбасс». В 2014 г. к нему присоединилась Воронежская область. Еврорегион «Донбасс» был принят в состав Ассоциации европейских приграничных регионов. Среди общих экономических задач создания Еврорегиона «Донбасс» и направлений сотрудничества можно отметить следующие:

- всестороннее экономическое развитие;
- коммуникации, транспорт и связь;
- наука, новые технологии, образование;
- культура, спорт, развитие побратимских связей;
- улучшение состояния окружающей среды;
- реализация государственной молодежной политики;
- ликвидация чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- содействие расширению контактов между жителями приграничных территорий, развитию сотрудничества между учреждениями и организациями, а также субъектами хозяйственной деятельности;
- содействие в рамках действующего законодательства Российской Федерации и Украины упрощению пограничных и таможенных процедур пересечения границы;
- улучшение качества жизни населения посредством, в том числе, разработки и реализации мер по увеличению занятости;
- развитие региональной экономики Сторон посредством улучшения инфраструктуры приграничных районов.

Сближение регионов в странах постсоветского пространства носит достаточно позитивный характер ввиду не только этнокультурной и исторической близости населения еврорегионов, но и более успешного построения экономических связей между ними. Ключевые социально-экономические проблемы, присущие приграничным территориям

субъектов Еврорегиона «Донбасс», обусловлены доминированием в структуре региональных экономических комплексов предприятий тяжелой промышленности. Структура агропромышленного комплекса приграничных территорий остается довольно разветвленной и многопрофильной. Территории имеют потенциал для решения стратегических задач обеспечения продовольственной безопасности не только на уровне региона, но и в масштабах межгосударственного межрегионального сотрудничества. Среди преимуществ развития территории Еврорегиона «Донбасс» именно в аграрном секторе – природные ресурсы, которые позволяют выращивать базовый перечень сельскохозяйственной продукции, развивать агропромышленный комплекс, перерабатывающую и пищевую отрасль. Дальнейшее развитие экономик регионов потребует использования преимуществ Еврорегиона «Донбасс» и будет стимулировать рост части инновационных предприятий в структуре региональных экономических комплексов. Создание Еврорегиона «Донбасс», активизация его деятельности, реализация стратегии по интеграции и расширению российско-украинских трансграничных контактов полностью отвечают интересам населения и бизнес-сообщества приграничных территорий. Структура производства областей и регионов по большинству важнейших для приграничья товарных позиций близка, что, с одной стороны, ведет к росту конкуренции, а с другой – дает возможность развивать технологическую кооперацию, повышать качество продукции. В этих условиях стратегическим направлением становится развитие кооперации, технологического взаимодействия, реализации совместных инвестиционных программ и проектов, что позволит совместно успешно осваивать новые рынки сбыта. Среди основных конкурентных преимуществ трансграничного сотрудничества – создание совместных предприятий, которые дают возможность активизировать инвестиционную деятельность и использовать более передовые технологии. С момента основания Еврорегиона предполагалось, что неполитическая организация станет инструментом для содействия совместным трансграничным проектам и организацией прямого сотрудничества и развития приграничных территорий. Начиная с 2014 г., в результате политического кризиса и военного конфликта на востоке Украины просматривается резкое замедление темпов экономического развития Донецкой и Луганской областей. В связи с этим проект Еврорегиона «Донбасс» оказался под угрозой прекращения функционирования. Донецкая и Луганская области сейчас экономически слабы, с разрушенной инфраструктурой; тем не менее существование Еврорегиона «Донбасс» не прекратилось, по крайней мере, документально, хотя украинская сторона отказалась от его продолжения. Российская сторона отмечает, что дальнейшее положение Еврорегиона будет зависеть от развития ситуации на территории. Ростовская область сохранит стратегический статус для Донбасса и выступит непосредственной площадкой,

благодаря которой и восстановится Донбасс, а совместные проекты Донбасса и Ростовской области будут реализованы. На данный момент времени для части территории Донецкой и Луганской областей продолжение функционирования Еврорегиона «Донбасс» является практически единственной возможностью восстановления своей экономики. Сотрудничество в рамках Еврорегиона будет способствовать расширению торгово-экономических контактов, улучшит занятость населения, что весьма актуально. Однако дальнейшее сотрудничество усложняется неопределенным государственным статусом данных территорий: Российская Федерация не признала вновь созданные республики как отдельные государственные образования, а украинское правительство не предоставляет данным территориям особый статус, дающий им право легально осуществлять хозяйственно-экономическую деятельность. Это направление я и мои коллеги достаточно плотно и плодотворно разрабатывали и сопровождали на всех этапах его проявления, исследования и реализации. Процессу интеграции Украины в европейские сети инфраструктуры способствовало принятие общих планов действий и осуществление конкретных проектов. Особенно следует упомянуть о Планах действий в области транспорта, о разработанной концепции Черноморского кольцевого коридора и включении нескольких стран ОЧЭС в программы ПЕТРА и ТРАСЕКА. С целью удовлетворения потребностей региона в связи были завершены три проекта: ИТУР (Италия–Турция–Украина–Россия), КАФОС (Турция–Болгария–Румыния–Молдова), Трансбалканская линия (ТБЛ) (Италия – Бывшая Югославская Республика Македония – Албания–Болгария–Турция). Объединение энергетических систем, охватывающих все государства-члены, является ещё одним проектом в стадии разработки под контролем министров энергетики государств-членов, в чьи задачи входит содействие рациональному и более эффективному производству и использованию электроэнергии в регионе.

Изучение мирохозяйственных связей приводит к выводу о том, что процессы трансграничного сотрудничества, начавшиеся с 50-х годов XX века, сыграли существенную роль в реализации интеграционных инициатив в Европе. Не меньшее значение придается этому сотрудничеству и в начале XXI века, в особенности во взаимоотношениях Евросоюза со странами Восточной Европы, включая Украину.

Развитие еврорегионов – один из важнейших вопросов политики трансграничного сотрудничества. В Украине существует 6 еврорегионов: Еврорегион «Буг», «Карпатский Еврорегион», Еврорегион «Днепр», Еврорегион «Слобожанщина», Еврорегион «Верхний Прут», Еврорегион «Нижний Дунай». В стадии формирования находились «Азов – Меотида», «Донбасс» и «Ярославна». Высокая концентрация в Донбассе промышленного производства и транспорта, а также значительная плотность населения создали в регионе огромную нагрузку на атмосферу. Ежегодные выбросы загрязняющих ве-



ществ в атмосферу складывають почти 30 % общего их объема по стране.

Исходя из этих доводов, формируют цели создания еврорегиона «АЗОВ-МЕОТИДА»:

- активизация социально-экономических, научно-технических, культурных и иных связей между территориально-административными единицами Украины, России и Греции в процессе совместного решения общих проблем;
- сохранение, приумножение и рациональное использование ресурсов Азовского моря;
- сохранение уникальной природы Приазовья;
- повышение качества жизни украинцев, русских, греков и жителей других национальностей, населяющих Приазовье.

Выбор Греции в качестве партнера определяется следующими факторами:

- европейской практикой допускается создание еврорегиона между административно-территориальными образованиями, не имеющими общей границы, но имеющими выход к морскому побережью и возможность морского сообщения;
- в Донецкой области 9 районов и город Мариуполь являются местом компактного проживания этнических греков;
- греческая диаспора хорошо организована и структурирована;
- в Донецкой области находится консульство Греции;
- Мариупольский государственный университет – единственный в мире за пределами Греции центр изучения новогреческого языка;
- Греция уже много лет оказывает разнообразную помощь своей диаспоре;
- Греция – член ЕС и Организации ЧЭС.

Трансграничное сотрудничество с Россией (регионы-участники: Донецкая и Луганская области – Ростовская область):

- обустройство пограничных пунктов перехода;
- улучшение приграничной транспортной инфраструктуры;
- охрана природной среды;
- развитие экологического туризма (заповедники, ландшафтные парки);
- развитие инфраструктуры вдоль транзитных магистралей Ростов–Одесса и Ростов–Харьков;
- строительство объездной дороги вокруг Мариуполя на транзитной автомагистрали Ростов–Одесса;
- строительство железнодорожной ветки Таганрог–Мариуполь;
- разработка программы совместных действий и взаимопомощи в случае чрезвычайных ситуаций, в частности – техногенных катастроф.

В перспективе планировалось увеличение количества участников (Донецкая, Запорожская, Херсонская области, АРК, Ростовская область, Краснодарский Край) и расширение круга вопросов:

- сохранение и рациональное использование ресурсов Азовского моря и прилегающих территорий;
- развитие транспортной, коммунальной, телекоммуникационной инфраструктуры Азовского побережья;
- утилизация бытовых и промышленных отходов;
- экологический мониторинг бассейна Азовского моря;

- развитие морского туризма, морских видов спорта, строительство сети яхт-клубов и акваполисов.

Правовые основы трансграничного сотрудничества:

- Европейская рамочная конвенция о трансграничном сотрудничестве между территориальными общинами или властями (ратифицирована Украиной);

- Закон Украины «О трансграничном сотрудничестве»;

- Положение о порядке проведения конкурсного отбора проектов (программ) трансграничного сотрудничества, которые могут быть включены в государственную программу трансграничного сотрудничества;

- Порядок подготовки проектов (программ) трансграничного сотрудничества.

Межрегиональная интеграция в Украине была и остается важным индикатором общей социально-экономической ситуации в стране и, одновременно, важнейшим механизмом улучшения этой ситуации. Межрегиональное сотрудничество должно стать важнейшим объектом целенаправленной и скоординированной политики центра и регионов с целью как оздоровления социально-экономической ситуации, так и создания институциональной основы новой украинской государственности. Однако об этом речь пойдет позднее, когда перейдем к третьему излому...

В нашей научной школе очень тесно переплелись целый ряд проблем и направлений: ЧЭС и Еврорегион «Добасс»; оказалось, есть ещё что к ним добавить. Это деятельность Международной общественной организации «Платформа "Диалог Евразии"» (Diyalog Avrasya – «ДА»), созданная на съезде писательских и журналистских организаций Евразии в 1998 году. Ее цель – развитие и усиление гуманитарных связей между народами и странами Евразийского континента. Штаб-квартира Платформы «ДА» расположена в Стамбуле. Это неправительственное движение охватывает такие государства, как Азербайджан, Беларусь, Грузия, Эстония, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Монголия, Россия, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина. Раз в два года проходят общие собрания организации, во время которых работают секции (по проблемам глобализации и развития культур, молодежи, семьи, СМИ). Платформа «ДА» проводит конференции, симпозиумы, форумы, круглые столы, семинары, занимается издательской деятельностью (визиткой организации стал ежеквартальный международный культурно-интеллектуальный журнал «ДА»). Первым председателем Платформы «Диалог Евразии» был выдающийся сын киргизского народа, всемирно известный писатель Чингиз Айтматов (1928–2008). Он нашел очень удачную и красноречивую формулу-характеристику деятельности Платформы «ДА»: «миссия евразийского самопознания» – миссия, которая поможет сохранить культур-

ную и духовную значимость Человека в глобализированном мире, когда актуален вопрос выживания цивилизации. Войны, конфликты на национальной и религиозной почве, нетерпимость к обычаям. Упадок морали, проблемы наркомании, алкоголизма; сотни миллионов людей в мире – за гранью бедности... Всё это проблемы, которые появились не сейчас, но решать их нам... Почему именно Евразия, и почему Стамбул стал тем городом, где началось мощное интеллектуальное движение? На этом субконтиненте родились первые мировые религии (как и первые города), отсюда – истоки современной цивилизации. А Византия – (Константинополь) Стамбул – перекресток дорог, город, где происходило и сегодня происходит едва ли не самое мощное взаимопроникновение, взаимообогащение культур, религий. На берегах Босфора оживают картины прошлого, воспоминания, возникают многочисленные ассоциации...

Проблемы, которые возникли на постсоветском пространстве, повсеместно вызывали экономические и социальные вопросы. Народы спрашивали у своих интеллектуалов, наивысших авторитетов: что делать? Украину не минули гражданские конфликты, горит Кавказ, не решен вопрос Нагорного Карабаха, нестабильная ситуация в Таджикистане. В такой ситуации нужно было объединять усилия. И Айтматов стал одним из основателей Платформы. С одной стороны, он родом из СССР, где преобладала российская или славянская идеология, а с другой – мусульманин, сын киргизского народа. Единомышленниками Айтматова стали азербайджанец Анар, казах Олжас Сулейменов, украинец Павло Загребельный, русский Ростислав Рыбаков, который 15 лет был директором Института востоковедения РАН (с ним мне посчастливилось встречаться несколько раз), представитель Турции Ильбер Ортайлы, директор всемирно известного музея Топкапы в Стамбуле. И именно в Стамбуле, где в каждом камне история многих наций, где перекрещиваются цивилизационные процессы современности, родилась идея положить начало диалогу между культурами и религиями.

С первых дней существования «ДА» ставит себе цель углублять согласие между народами, взаимодействие различных религий и культур через международные конференции, круглые столы, выставки, которые уже состоялись в Турции, Российской Федерации, Казахстане, Киргизии, Украине, Грузии, других странах, объединенных под эгидой Платформы. Международные форумы, на которых рассматриваются актуальные проблемы отношений в современном мире, способствуют диалогу между народами и культурами. Именно в таком взаимообогащении и мирных дискуссиях о жгучих проблемах современности, когда одинаково принимаются во внимание мудрые установки таджика Руми, украинца Сквороды и турка Гюлена, можно надеяться на успех диалога. Не остались незамеченными наши разработки по ЧЭС, особенно после конференции в

Стамбуле, а также работа в НИСИ, и я был приглашен к сотрудничеству с «ДА». Мне посчастливилось участвовать в работе нескольких конференций в Турции, выступать с сообщениями, давать интервью журналу «ДА». Так наша кафедра сделала очередной шаг по расширению своей деятельности и известности, в данном случае в Турции и на Ближнем Востоке. Мы провели предварительные переговоры с отделением «Турецких авиалиний» в Донецке по вопросу проведения с их помощью и за их счёт профориентации среди выпускников школ стран, которые находятся в регионе, где работает эта авиакомпания. Но увы... третий излом поглотил и это.

Украина – держава морская

Наши исследования и публикации по Азово-Черноморскому региону заинтересовали азовских моряков – Мариупольский государственный морской торговый порт и Азовский морской институт Одесской национальной морской академии. Тезис «Украина – держава морская» воспринимается как аксиома. Из причерноморских государств Украина имеет самую большую протяженность приморской полосы, развитый морехозяйственный комплекс. У Украины самое большое число морских портов среди всех стран на Черном и Азовском морях. 19 морских торговых, 3 морских рыбных, работающих ныне с теми же грузами, что и торговые порты, и изрядное число терминалов различных форм собственности. Это второе место в регионе после российских черноморско-азовских портов и терминалов. На третьем месте порты румынские (Констанца с Мидией и Мангалией). Вместе с тем тенденции развития морской отрасли свидетельствуют о другом – постепенном превращении Украины из морской державы в «страну у моря». От некогда самого большого в мире Черноморского пароходства остались одни воспоминания, такая же судьба постигла и Азовское морское пароходство (г. Мариуполь). Сложные времена переживают и другие национальные судоходные компании. Экономический кризис повлиял также на работу портов. Конечно, проще всего было бы свалить всё на кризис, если бы за это же время грузооборот российских портов не увеличился.

Причину стоит искать в очевидном невнимании украинской власти к морской отрасли страны. Вернее, даже не в невнимании, а в отношении к ней как к своего рода дойной корове. За последние годы во главе Минтрансвязи не было ни одного руководителя, которого можно было бы назвать профессионалом в транспортной сфере. Все они были политическими назначенцами, что во многом и определяло их поведение. Как результат на смену профессионалам приходят люди, которые запах моря знают только по отдыху в заморских странах. Министерская чехарда, управленческий хаос, когда одни структуры (наподобие того же «Укрморпорта») создаются, потом ликвидируются, затем вновь созда-

ются, привели к процветанию рейдерства в государственных морских предприятиях, в частности в портах. До кризиса морехозяйственный комплекс развивался стихийно, осваивая новые грузопотоки, вводя в строй новые мощности. В принципе, в этих условиях можно было бы и не принимать во внимание отсутствие слаженной системы управления отраслью. Однако кризис потребовал как раз активной роли государства. Основной целью экономического развития любой страны является обеспечение внутренних потребностей и эффективность участия в мировых хозяйственных связях. Эти факторы и определили задачи развития морского транспорта. Период 1991–2005 гг. отличался относительной устойчивостью мирового экономического роста. При этом усилилось значение внешних факторов в глобальном экономическом росте, что привело к опережению темпов роста провозной способности флота. Формирование международной экономики в условиях глобализации и на основе принципов Всемирной торговой организации (ВТО) ставит задачи национальным экономическим системам, нацеленным на устойчивость формирования активного платежного баланса или получение сравнительных преимуществ. Эта тенденция предопределяет параметры производства, инвестиционного процесса и, как следствие, развитие морского транспорта. При этом последний становится важнейшим условием защиты экономических интересов и оптимизации экспорта транспортных услуг.

В процессе развития национального морского транспорта в условиях жесткого внешнего влияния и ограниченности инвестиционных ресурсов выветился ряд проблем, которые ранее сдерживали развитие экономической самостоятельности предприятий, но не были решающими в процессе управления экономическим ростом. В настоящее время четко прослеживается ряд негативных явлений в механизме управления становлением новых стран как морских держав. Важнейшей закономерностью экономического развития является неравномерность роста выпуска по годам исследуемого периода и существенное различие темпов экономического роста по отдельным группам стран. Эта особенность усложняет планирование развития судоходного комплекса, обслуживающего соответствующие транспортно-экономические связи. При этом следует иметь в виду, что темпы роста морской торговли превышают прирост промышленной продукции. В этих условиях принципиальной задачей судовладельцев становится использование интенсивных форм наращивания провозной способности с целью сохранения приемлемой эффективности функциональной деятельности флота. Существенной проблемой следует считать недостаточность темпов обновления объектов производственной инфраструктуры, что отрицательно отражается на обеспечении непрерывности производства и обращения товаров. Оптимизация темпов развития торговых портов влияет на ускорение прироста эффективности производственного сектора страны.

Важнейшими средствами повышения эффективности функциональной деятельности являются активное использование макроэкономических рычагов и создание региональных источников финансирования инвестиционных программ морских транспортных предприятий. О приоритетности оптимизации времени и сохранности доставки товаров морскими путями свидетельствует характер развития контейнерных перевозок. Контейнерные технологии доставки грузов, несмотря на их высокую капиталоемкость, интенсивно развиваются. При формировании стратегии государственной поддержки предприятий национального морского транспорта следует учитывать, что результаты их деятельности зависят от максимума участия в обслуживании единых грузопотоков. При этом грузооборот флота и портов отражает лишь степень развития производственного потенциала и его конкурентоспособность. Транспортная составляющая в стоимости товара формируется всей совокупностью флота, портов и сервисных организаций. Этим обуславливается потенциальное различие эффективности разных подразделений морского транспорта в зависимости от уровня капиталоемкости работ. Следовательно, необходим механизм, обеспечивающий относительно равноценное использование производственного потенциала всех структурных подразделений морского транспорта страны. При его разработке важно иметь в виду важнейшую роль предприятий морского транспорта в формировании платежного баланса независимо от организационно-правовых форм собственности. Для достижения адекватности состояния транспортной системы и грузопотоков необходимо привлечение инвестиций грузовладельцев в развитие флота и портов, расширение их участия в формировании корпоративного капитала предприятий. При развитии национального морского транспорта необходимо учитывать не только макроэкономические задачи и потребности, но и условия, и параметры развития конкурирующих подразделений.

В условиях глобализации экономических отношений и усиления интеграционных процессов необходимо определить перспективные совокупные результаты изолированного и взаимосвязанного развития на основе мегапроектов. Они, в конечном счете, должны представлять целевые программы, которые включают локальные проекты достижения соответствия отдельных звеньев и всей логистической цепи главным требованиям. Высокая стоимость и капиталоемкость требуют концентрации ресурсов и управления денежными потоками. Интеграционные процессы с позиции грузовладельцев должны обеспечивать четкость отношений с транспортными предприятиями через специализированные экспедиторские, брокерские и агентские организации. Для флота, торговых портов главным становится оптимизация обработки грузопотоков и рациональность использования потенциала. Значение в системе приоритетов морского государства при-

надлежит возможности разрабатывать проекты торговых судов в соответствии со стандартами мирового судоходства. На Украине сохранился потенциал судостроительного комплекса, однако необходим механизм его использования для строительства флота отечественных судовладельцев. Главной задачей безопасного функционирования мирового торгового судоходства является не только техническое совершенство флота, но и обеспечение нормальных условий работы экипажей судов независимо от флага регистрации. В системе мероприятий по обеспечению эффективности и экономической устойчивости морских транспортных предприятий определенное значение приобретает организационно-правовая форма управления и собственности основного капитала.

Вопросы развития украинского судостроения волнуют не только большое количество людей, которые работают в этой сфере, но и широкий круг людей, небезразличных к доле одной из наиболее развитых отраслей народного хозяйства, что досталась Украине в наследство от СССР. Сегодня состояние этой отрасли в Украине очень тяжелое, и говорить о сильных конкурентных позициях Украины как морского государства в мире нецелесообразно. За последние десять лет позиции судоходных компаний Украины были потеряны не только на международных, но и на внутренних линиях. Сам же морской флот значительно устарел – большинство судов уже не отвечают требованиям международных конвенций. Более 92% грузов, которые обрабатываются в украинских портах, транспортируются иностранными судами. Отечественные верфи в основном простаивают или работают на заграничного заказчика. Среди сравнительных преимуществ, имеющихся в Украине для активного развития судостроения и выхода на одни из первых позиций на мировом рынке, можно назвать высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров. Многопрофильность производства, ориентация на мировой рынок, возможность изготавливать конкурентоспособную на мировом рынке продукцию говорят о том, что сегодня (при благоприятной конъюнктуре мирового судостроительного рынка) Украина должна не потерять шанс сохранить и развить накопленный судостроительный потенциал. Судостроительная промышленность Украины после образования независимого государства унаследовала мощный промышленный потенциал: восемь прекрасно оснащенных, высокоприбыльных судостроительных заводов, которые составляли около 30% судостроения бывшего СССР. На этих заводах в предыдущие годы за счет механизации технологических процессов повышалась производительность труда, снижалась себестоимость судов, росла чистая прибыль. Однако необходимо отметить, что 65% продукции судостроительных предприятий составляли военные корабли, которые строились по госза-

казам. Потому вопросы финансирования строительства судов перед судостроительными заводами не стояли вообще. После 1992 г., когда строительство кораблей было практически остановлено, выяснилось, что большинство украинских судовладельцев не имеют средств для строительства необходимых им судов на отечественных судостроительных заводах, которые одновременно потеряли и военные, и гражданские заказы. Выход из такого положения виделся в строительстве судов на экспорт, тем более что украинские судостроительные предприятия строили экспортные суда на 10–12% дешевле, чем некоторые зарубежные фирмы, и заказчиков было достаточно. Невзирая на то, что зарубежные заказчики занижали контрактную цену судов на 15–20% от мировых цен, объясняя это риском вложения средств в промышленность Украины, строительство судов на экспорт всё равно оставалось достаточно рентабельным. Риск инвестирования в украинскую экономику был результатом непоследовательной налоговой политики (ставки, которые часто изменяются, механизмы начисления и уплаты налогов, отсутствие стабильных налоговых льгот для иностранного инвестора); многочисленных бюрократических препятствий на пути реализации инвестиционных проектов; неподготовленности большинства предприятий к инвестированию; отсутствия грамотного инвестиционного планирования; хронической убыточности большинства отечественных судостроительных заводов.

Состояние морского и речного украинского торгового флота характеризуется целым рядом негативных тенденций:

- сокращение количества торговых судов, в том числе под национальным флагом, а более 150 тыс. офицеров торгового флота служат под чужими флагами;
- уменьшение валютных поступлений, полученных от работы флота, и, соответственно, сокращение налоговых отчислений;
- активное старение флота.

Потенциальные возможности украинского судостроения позволяют ему занять, по крайней мере, седьмое место в рейтинге судостроительных держав мира. Следует отметить, что морской комплекс Украины не является безнадежно развалившимся – потенциал отрасли, который сохранен, вселяет надежду. Сейчас всё зависит от руководства государства, которое должно провести реформирование и реструктуризацию судостроительных предприятий, а также принять законодательные акты, направленные на поддержку отечественного судостроения.

Во-первых, в Украине находятся 11 предприятий, 25 конструкторско-технологических и научных организаций, где работало около 65 тыс. человек. Из них хотелось бы выделить Черноморский и Херсонский судостроительные заводы.

Во-вторых, в СССР все заводы, которые находились на территории современной Украины, входили в целый комплекс. После приобретения Укра-

иной независимости судостроительная отрасль пошла на спад. Некоторые заводы были приватизированы, а в некоторых случаях – реприватизированы, поскольку инвесторы, мягко говоря, не выполняли своих обязательств, а иногда открыто «загоняли» предприятия в убыточное состояние.

Фактическое пренебрежение развитием морского транспорта предопределило потерю Украиной статуса морской державы с последующим нарастанием проблем и экономических потерь. При этом темпы пополнения флота не отвечали не только потребностям расширения участия в морских перевозках, но и простой замене базисного тоннажа. Однако благодаря предпринимательской инициативе флот украинских судовладельцев за последние годы увеличился. К сожалению, этот флот для повышения конкурентоспособности зарегистрирован под удобными флагами и фактически не обеспечивает фрахтовую безопасность внешней торговли Украины. Основная же часть флота оказалась неадекватной относительно требований конкуренции, не соответствует безопасности мореплавания, возникают недопустимые параметры экологической безопасности. Вообще, характер развития мирового торгового флота и его распределение по флагам обуславливается динамикой внешнеторговых операций ведущих стран мира. Ежегодно на внешний рынок вывозится четверть промышленной продукции. Одновременно крупные промышленные концерны расширяют капитальные вложения на территории всех развитых и большинства развивающихся стран. Таким образом, формируется сложный фактор, корректирующий тенденцию роста провозной способности мирового торгового флота. В этом же аспекте морской флот Европейского союза, после его расширения, превратился в лидера Международной морской организации, как по тоннажу, так и по степени влияния на мировом фрахтовом рынке. Приведенные факты и условия отражают необходимость более строгого подхода к выбору альтернативных вариантов развития производственного потенциала морского транспорта Украины, необходимость перехода к активной морской политике, предусматривающей систему мер эффективного развития торгового флота.

Существующие министерства (ведомства) – осколки прошлого морского проекта – были не в состоянии обеспечить разработку и реализацию нового Морского проекта на протяжении последних лет. Также необходимыми звеньями в структуре управления должны быть Комитет ВР по морским делам и Морская коллегия при Президенте Украины. Самые широкие полномочия при реализации Морского проекта следует предоставить самоуправляющимся объединениям субъектов национальной морской индустрии вплоть до организации процесса лицензирования отдельных видов морехозяйственной деятельности. Сегодняшнее состояние морского и речного украинского торгового флота характеризуется целым рядом негативных тенденций:

- сокращение количества торговых судов, в том числе под национальным флагом;

- уменьшение валютных поступлений, полученных от работы флота, и, соответственно, сокращение налоговых отчислений;

- активное старение флота.

Снижение объемов участия украинского флота в перевозках внешнеторговых грузов приводит, кроме потери прибылей, к усилению зависимости Украины от мирового фрахтового рынка и увеличения импорта транспортных услуг. Инфраструктура морехозяйственного комплекса страны пока в большей мере находится в государственной собственности. Это – реальность и очень значимый фактор, который следует учитывать при разработке и реализации нового Морского проекта. С точки зрения национальной безопасности, наверное, логично было бы говорить не только о государственной собственности, но и о государственном контроле над инфраструктурой. А госсобственность и госконтроль – это разные вещи, которые предполагают разный набор правовых инструментов для государственного управления. Сейчас, когда на повестку дня вышел вопрос модернизации инфраструктуры, то, естественно, возникает вопрос о возможном участии частного капитала в такой модернизации. Поэтому сразу же после вопроса об имеющихся в распоряжении государственных средствах встает вопрос о возможности привлечения внешнего финансирования, привлечении частного капитала для модернизации инфраструктуры. Однако инвесторы (национальные или иностранные) ещё десять раз подумают, прежде чем вкладывать средства в активы, которые находятся вне сферы их контроля. Вопрос привлечения частного капитала к управлению государственными активами находится в компетенции высшего руководства страны. И здесь нужна чётко обозначенная государственная позиция. Пока же разговоры сводятся к возможности приватизации портов. В то время как в Европе успешно развивается внутренний водный транспорт, Украина до сих пор не присоединилась к важнейшему для речного транспорта Европейскому соглашению (1996 г.). По судоходным каналам Рейн – Майн – Дунай и разветвленной системе внутренних водных путей и устьевых портов Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца груз может быть доставлен внутренним водным транспортом практически по всей Европе. Для Украины перспективны внутренние водные маршруты Одер – Висла – Припять – Днепр и Западная Двина – Припять – Днепр с устьевыми портами Рига – Херсон.

Руководители Мариупольского порта и морского института (АМИ) стали нашими постоянными партнёрами, участниками семинаров, круглых столов и конференции по ЧЭС, публиковали статьи и материалы в научных сборниках ДонНУ. Здесь будет уместным упомянуть, что ещё в период своей работы в областных органах статистики в конце 80-х я опубликовал небольшой экономический доклад, посвящённый 100-летию Азовского морского пароходства (АМП). Нужно признаться, я всегда был равнодушен к МОРЮ, занимался в морском клубе г.

Бердянска, второй малой родины нашей семьи. Занимался книгами о МОРЕ, как художественными, так и специальной литературой. В конце 90-х получил удостоверение капитана маломерного флота, имею катер на Азовском море и моторную лодку на Северском Донце. Более того, тогда, в юности, в начале 60-х, получил вызов для поступления в Херсонскую мореходку, но семейные обстоятельства не позволили мне осуществить мечту. Даже по литературе русской и украинской написал сочинения, посвященные морякам, – «Заветный камень» и «Загибель ескадри», которые преподаватели попросили перенести в их тетради, где они хранили лучшие работы учеников. Интересно и то, что мне удавалось неоднократно вставлять «морскую» программу в различных мероприятиях, которые организовывал. Например, ещё при организации походов и военных учениях КЭК (см. начало повествования) мы провели с моими друзьями из Мариуполя переход под парусами и на вёслах на легендарных морских ялах к месту высадки морского десанта в Широкой балке – решающей военной операции при освобождении города у моря – Мариуполя. Именно на таких ялах в юности я занимался в морском клубе Бердянска. Во второй раз я разнообразил морской романтикой программу МЛЭШ – прогулкой на теплоходе по Бердянскому заливу и высадкой с ночевкой в палатках на Бердянской косе, купанием в открытом море (правда, до сих пор мне сдаётся, не всем тогда это пришлось по душе, включая моих молодых коллег). А в третий раз море вошло в программу международной конференции по ЧЭС, когда вся программа прошла на круизном лайнере. И вот, когда наше сотрудничество с АМИ вышло на достаточно высокий уровень и я встретился с руководителем института, выяснилось, что когда-то мы с ним пересекались в АМП в период подготовки мною экономического доклада – почти 20 лет тому назад. Теперешняя встреча была иного характера и быстро перешла в обсуждение вопросов, изложенных выше, о торговом флоте Украины. А ещё был эпизод в комсомольской молодости, во время одного из приездов в Мариуполь сблизился с моряками, был посвящён в международном клубе моряков в мореманы под кличкой «Дельфин», о чём до сих пор храню официальное свидетельство. Более того, эта дружба позволила мне побывать на Всесоюзном совещании моряков в Таллинне. Началось наше десятилетнее тесное сотрудничество. Я стал по совместительству профессором АМИ (сбылась мечта юности), мы издали в соавторстве три коллективные монографии, посвящённые изложенным выше проблемам флота и морехозяйственного комплекса Украины, причём первая так и называлась – «Украина – держава морская». Эта тематика была поддержана в рамках НИСИ при Президенте Украины. Год тому назад издательство одного из морских восточно-европейских государств предложило мне издать мою монографию по вопросам морехозяйственного комплекса (видимо, они мониторят издаваемые статьи по определённым темам и им попались на глаза и

мои публикации). Однако я увидел её лишь в электронном виде, спасибо и на том. Ну а сотрудничество с моряками прервалось опять же на третьем изломе, о чём речь впереди... Напоминаю, что все публикации отражены в юбилейных библиографических Указателях, на которые есть ссылка в начале повествования.

Великий шёлковый путь

Вполне логично, что теперь мы добрались до очередного достаточно существенного направления в наших научных исследованиях. Символом связей между Востоком и Западом, уходящих в глубь веков, можно назвать Великий шёлковый путь. Возникновение этой трансконтинентальной дороги стало логическим продолжением торговых, культурных и духовных контактов, существовавших тысячелетиями ранее. Ещё первые цивилизации и ранние государственные объединения, возникавшие в эпоху неолита и бронзы, стремились к расширению занимаемого ими пространства. В их состав включаются крито-микенская, египетская, месопотамская, луристанская территории, культуры Закавказья и Северного Кавказа, намазгинская – на юге Средней Азии, хараппские долины Инда, иньская цивилизация Китая. Торговые операции в это время осуществлялись на территориях протяженностью в несколько тыс. км. Об этом свидетельствуют многочисленные исследования ученых. Впервые в истории человечества на гигантских просторах от Средиземноморья до Тихого океана он соединил различные страны и народы, связал их материальную, художественную и духовную культуры. Многие века по этому пути осуществлялся обмен идеями, технологиями, ремеслами, верованиями. В хрониках запечатлен подвиг отважных первопроходцев, преодолевших пустыни и горы в поиске неведомых стран, сокровищ и приключений. Путешественников не пугало ничто – ни многотрудный путь, занимавший долгие годы, ни грозные, воинственные кочевники, нападавшие на караваны, ни безводные азиатские пустыни.

Шёлковый путь имел несколько маршрутов, которые проходили через разные перевалы в горных хребтах и обходили пустыни, но наиболее известным было «северное направление», оно начиналось в древней столице Китая – Чанъане, шло через Ланьчжоу в Дуньхуан, где дорога разделялась на два направления. Очевидно, что к рубежу эр был наработан, через посредство ближневосточных и переднеазиатских торговцев, значительный опыт культурно-экономического сотрудничества представителей западного античного общества с народами Центральной, Средней и Юго-Восточной Азии. Исторически Шёлковым путем назывался трансконтинентальный торговый маршрут из Азии в Европу, ещё в 200 году до н. э. соединивший Римскую империю на Западе и Китай на Востоке. На протяжении нескольких веков основной участок Шёлкового пути проходил из Чанъаня (современный Сиань)

до Константинополя. Страны Шёлкового пути превратились в регион с высокой динамикой роста и огромным потенциалом для инвестирования. Вместе с тем, для того чтобы использовать широкий спектр возможностей, государственный и частный секторы этих стран должны углубить сотрудничество, показав свою решимость улучшить ситуацию в регионе. Дело не только в том, чтобы сделать Восток и Запад ближе друг к другу. История любой нации определяется не только ее собственными материальными и духовными ресурсами, но также и ее внешним окружением. Ни одна нация никогда не являлась и не является полностью изолированной. Сейчас уже совершенно ясно, что даже в ранние периоды, задолго до революции в средствах связи, определенные виды взаимодействия между народами были неизбежны.

Процветание Киевского государства основывалось на внешней торговле. Необходимо подчеркнуть, что во времена раннего средневековья динамика международных отношений была совсем не такой, как в наши дни. Основные европейские нации уже находились в процессе формирования, но центр притяжения, и политический, и культурный, располагался не в Европе, Западной или Центральной, а в Византии. Византийская империя значительно превосходила империю Каролингов в области экономики, так же как и в дипломатии. Фактически она являлась одной из двух мировых держав того времени, второй был Арабский Халифат. В то время Западная Европа никоим образом не могла претендовать на сколько-нибудь значительную роль в развитии науки и техники. Украина – самое протяженное государство Европы и «фактор географии», она играет своеобразную роль индикатора, определяющего социальное развитие через конфликт Севера и Юга, Запада и Востока. «Географическую судьбу» державы задает её месторазвитие в многомерном (геополитическом, мифологическом, религиозном, геоэкономическом, социокультурном и др.) коммуникационном пространстве, на раскаленных рубежах которого образуется созидательная или разрушительная энергетика.

Обратимся к истории формирования геоэкономического кода Украины, без которой невозможно понять природу его современной трансформации. В прошлом «географический фактор» сыграл важную роль в стремительном восхождении Киевской Руси на политической карте Европы. Экономический подъем Византии вызвал необходимость формирования нового пути – «из варяг в греки». Географическое разделение труда усиливало не только специализацию на производстве тех или иных товаров, предназначенных для внешнего рынка, но и обеспечивало функционирование торговых коммуникаций. Для этого требовалась консолидация местных племен вокруг единого центра. Так началось становление великого Киева, ставшего «матерью городов русских». Географическое положение Киева на рубежах леса и степи в месте сходимости речных торговых путей с Верхнего Днепра, Припяти, Бере-

зины, Сожа, Десны, Тетерева, где, кроме днепровского направления на Царьград (торговый мировой центр), начинались ответвления на Волгу и Дон, превратило город в стратегический центр, контролирующий торговлю обширного региона. Этноприродные рубежи явились важным фактором объединения восточнославянских племен и консолидации Киевской Руси вдоль торговой коммуникации «из варяг в греки», которая в Черноморье пересекалась с Великим шёлковым путем. В период наивысшего расцвета Киев считался третьим по величине европейским городом.

Высокий коэффициент транзитности территории и выход к морям создают благоприятные условия для мирохозяйственной интеграции. Важным направлением стратегии экономического развития Украины является интеграция ее национальных транспортно-коммуникационных коридоров в транспортную евразийскую магистраль международного сообщества. Актуальность этого процесса усиливается в связи с необходимостью оптимизации условий реализации общего экспортно-импортного потенциала Украины, с учетом выгодной геополитической позиции страны, позволяющей рассматривать ее территорию в качестве региональной европейской макротранзитной транспортно-коммуникационной зоны. Геостратегическое расположение Украины позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных перевозок товаров и пассажиров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока. Сегодня в Украине отсутствует стратегия дальнейшего развития отношений с Китаем, практической реализации документов, которые уже заключены. Украинский бизнес активно ищет новые возможности в Китае, но без государственной поддержки это будет сделать очень сложно, потому что нужно конкурировать с ведущими иностранными компаниями, которые такую поддержку имеют. По объему товарооборота Украина является третьей страной – торговым партнером для КНР в СНГ (после Российской Федерации и Казахстана). Китайская Народная Республика занимает первое место среди торговых партнеров Украины в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Украина заинтересована в активном участии в расширении географии этого транспортного коридора. Этому способствуют геоэкономическое расположение нашей страны, развитая транспортная инфраструктура, активные торгово-экономические связи с соседними странами и КНР, широкие потребительские возможности внутреннего украинского рынка.

Сейчас Украина не использует опыт Китая и не учитывает те идеи, которые сделали бы использование потенциала Украины для реализации концептуальных положений проекта «Один пояс, один путь» в смысле реиндустриализации, модернизации и повышения эффективности производства, защиты природной среды, использования логистических возможностей. Инициатива «Один пояс, один путь» нацелена прежде всего на установление тесных экономических связей Китая с западной частью Евра-

зии. В случае непринятия Украиной проекта «Один пояс, один путь» и отсутствия практических шагов по его реализации на территории Украины Китай будет вынужден искать для его реализации альтернативные маршруты через Россию или Турцию.

В геополитическом плане Китай является сознательным сторонником украинской евроинтеграции и всегда определял Украину как «важное государство в Европе». Руководство КНР приветствовало подписание Украиной Соглашения об ассоциации с ЕС и рассматривает привлечение Украины к развитию «Нового экономического пояса – Великий шёлковый путь», которое является личной инициативой председателя КНР Си Цзиньпина. В случае успешной реализации амбициозного китайского плана (который предполагает прямой выход Китая в Европу через Центральную Азию и Кавказ) – Украина будет иметь принципиально новое геополитическое место «первой европейской страны на Шёлковом пути». Следует отметить, что в Европе достаточно благосклонно относятся к китайским планам и, учитывая неограниченные финансовые возможности Европейского союза, не отрицают возможную китайскую экономическую активность в отношении Украины. Более того, ЕС прямо заинтересован в том, чтобы осуществить модернизацию Украины на китайские средства.

Таким образом, Украина имеет уникальную возможность стать центром развития «Нового экономического пояса – Великий шёлковый путь» в Черноморско-Балтийском регионе с привлечением стран Балтии, Вышеградской четверки, Румынии, Болгарии, Беларуси, Грузии. Отсутствие в Украине собственного видения себя как важного фактора в связях Европы и Азии, слабые попытки делать определенные шаги отдельно в направлении сотрудничества с Европой и Азией создают ситуацию, когда Украина будет зависима от своих торговых партнеров и станет аренной для конкурирующих геоэкономических проектов. Вероятность этого сценария будет зависеть не только от действий Китая, но также от успехов переговоров ЕС и США по созданию трансатлантической зоны свободной торговли. В любом случае существует большая вероятность для Украины превратиться в объект, который может быть включен (или не включен) в чужие геоэкономические проекты, без права определять в таких проектах свое место и приоритеты.

Важно отметить, что проект «Нового экономического пояса – Великий шёлковый путь» является не столько инфраструктурно-транспортным, сколько новым прорывным шагом в деле интеграции Китая в мировую экономику и завоевания в ней доминирующих позиций. Экономический пояс Шёлкового пути включает в себя страны, через которые проходил исторический шёлковый путь в Центральной, Западной Азии, на Ближнем Востоке и в Европе и подразумевает развитие региона в связанное экономическое пространство с помощью развития инфраструктуры, расширения культурных и экономических связей. В 2015 г. КНР вышел на пер-

вое место в мире по объему ВВП по ППС, при этом являясь крупнейшим в мире экспортером товаров, занимая с 2013 г. первое место по товарообороту и обладая гигантскими золотовалютными резервами. Этим вопросам была посвящена моя монография в соавторстве, которая имела немалый успех в научно-образовательной среде, и не только Украины. Она была принята китайскими коллегами, были изданы статьи в украинских сборниках и в КНР (это можно найти в библиографическом Указателе – о нём речь в начале эссе). Я неоднократно побывал в Китае в период 1999–2015 гг. Даже когда у нас стало худо – третий излом, они пригласили работать и жить у них меня с женой... но увы... Китайские коллеги не только публиковались у нас, но неоднократно приезжали и делали научные доклады, принимали участие в различных научных мероприятиях и зимних семинарах и МЛЭШ, конференциях по ЧЭС, а также, благодаря нам, установили прямые контакты с академической наукой Украины и Донбасса. Наши научные разработки этого направления получили хорошее признание и спрос в научно-образовательной среде Китая и Украины.

Альтернативная энергетика

Выше в нашем повествовании мы касались угольной отрасли, теперь есть необходимость обратиться к смежной с ней отрасли – энергетике. Но сначала небольшой рассказ о том, как эта проблема вошла в поле наших научных интересов. При достаточно большом количестве публикаций и активном участии в различных зарубежных и отечественных конференциях, симпозиумах, семинарах и круглых столах, а также телеинтервью и передачах моё имя с указанием данных о профессиональной и общественной деятельности прописалось в Интернете. Естественно, я периодически их просматривал и часто видел однофамильцев – учёных, политиков и даже актеров, но рядом чаще всего «высвечивалось» имя однофамильца и тёзки, отличие только в отчестве и сфере деятельности. Однажды от Ю. Ф. Макогона приходит e-mail с просьбой ответить на предмет знакомства, так как мой однофамилец ищет возможных родственников. Он давно живёт в США, старше меня почти на 20 лет. Постепенно наша переписка прояснила отсутствие родственных связей и после перешла в выяснение научных интересов. Мой «родственник» объявил о том, что его давние украинские коллеги – ученые-геологи (именно в этой области он доктор наук) пригласили его на Международный геофорум в Судак. Он попросил их послать приглашение и мне. Очень захотелось ему на родину, заодно и познакомиться воочию со мной. А поскольку я работал по совместительству директором Регионального филиала НИСИ при Президенте в Донецке, то приглашение передал в Киев. На удивление их заинтересовала тематика форума по вопросу альтернативных и возобновляемых источников энергии. Самое интересное было

далее – мой тёзка не приехал, а его статья со мной в соавторстве была опубликована, хотя я просил не делать этого, но ему казалось, что это будет некоей гарантией моего участия. Ведь я подготовил и опубликовал свою статью. Кончилось тем, что пришлось выступать с его материалом и своей презентацией. Проблемы, которые мы подняли с ним в статьях, следуют ниже. А переписка у нас с несостоявшимся родственником продолжилась, но прервалась сразу после обмена мнениями об оценке третьего излома... упомянутого уже не раз, но о нём слова впереди. А геологам я понравился, и они несколько раз меня приглашали, но ввиду событий на Донбассе (третий излом) и отсутствия финансирования пришлось отказаться от участия и публикаций, наработанный материал вошёл в курс университета по стратегии устойчивого развития; это есть в юбилейных библиографиях.

Так о чем же мы писали и докладывали с моим старшим коллегой на геофоруме? Уровень развития каждой страны в современном мире во многом определяется удельной величиной и качеством потребляемой энергии на душу населения. Прошедшие 200 лет современной цивилизации характеризуются активным приростом народонаселения, высокой степенью индустриализации и резким ростом потребления энергии. За этот период население земли возросло в 7 раз, потребление энергии – в 50 раз. Важно подчеркнуть, что если в 1800 г. доля угля в мировом балансе энергопотребления не превышала 5%, то в 1880 г. она составила 50%. В 1924 г. достигла максимума, превысив 74%. К настоящему времени доля угля в энергобалансе мира составляет около 30%. Нефть и природный газ 200 лет тому назад вообще не использовались как источник энергии, ещё не было «потребителя». В начале XX века доля нефти и природного газа не превышала 3% в энергобалансе мира, в 1950 г. достигла 40%, а в 2012 г. превысила 57%. Украина – развивающаяся страна, имеет показатель удельного потребления энергии на душу населения выше среднемирового. Кроме того, современные технологии его освоения дороги и экологично опасны. В настоящее время целесообразно сосредоточить внимание на разведке и освоении двух источников минеральной энергии: гидрат-газ и газ углей. Эти источники доступны и помогут решить проблемы обеспечения потребителей собственным сырьем вместо импортного, обезопасить разработчиков, укрепить стратегическую и экономическую независимость.

Современная энергетика дорога, но будет ещё дороже. Время необратимо. Науке и бизнесу Украины есть над чем работать. Главное – есть ресурсы, которые можно добыть. Украине необходима самостоятельная государственная Программа по исследованию и освоению газа в гидратном состоянии, сосредоточенным в недрах Чёрного моря. Целесообразно создать Международный консорциум прилегающих государств, что скоординирует работы и сократит время исследований и необходимые сред-

ства. К сожалению, многие относят газ в гидратном состоянии к категории альтернативных, нетрадиционных ресурсов углеводородов, в то время как гидрат-газ после его перевода в свободное состояние обладает всеми стандартными свойствами, но его поиски, разведка и разработка требуют нетрадиционных технологий. Особенность разработки ГГЗ вызвана необходимостью трансформации газа в пласте из твердого кристаллического в свободное состояние с последующим отбором традиционными технологиями. Первые экспериментальные исследования условий образования и разложения гидратов в реальных пористых средах позволили сформулировать три базовых принципа разработки ГГЗ. Определить особенности использования каждой из технологий в зависимости от исходной геологической информации о залежах, дать методику определения запасов газа, предложить методику определения интервалов глубин существования ГГЗ, определить критерии выбора наиболее перспективных территорий для поисков ГГЗ. Предложена первая карта перспективных территорий для выявления гидратных залежей.

Акватория Чёрного моря по многим параметрам уникальна – это замкнутая, практически не проточная система. Минерализация воды в Чёрном море низкая, возрастающая с глубиной от 17 до 23%. Уникальным фактом является постоянство температуры воды в Чёрном море в интервале глубин от 100 до 2200 м. Термодинамические условия образования и стабильного существования гидрата метана в придонных породах имеют место начиная с глубин по воде около 780 м. Важной особенностью Чёрного моря является наличие осадочных пород переменной толщи в зоне образования гидратов – от 3–4 до 17 км. Пластовая температура в разрезе пород возрастает с глубиной и, согласно термоградиенту в данном регионе, на границе с отложениями базальта превышает 500 °С. Чёрное море – подарок Природы странам, к нему прилегающим: это идеальная зона отдыха, промысла морепродуктов, транспорта, хранилище углеводородов – источник минеральной, экологически чистой энергии, в том числе газа в гидратном состоянии. Конкретные решения по определению запасов и технологиям разработки ГГЗ опираются на комплексную геологическую информацию сейсмоки и геофизики. Украине Природа подарила два крупных месторождения: Шебелинское, которое уже почти выработано, и соизмеримое с ним газогидратное, расположенное южнее Крыма, которое может быть освоено в ближайшее время. Наука и производство Украины располагают опытными специалистами, готовыми к выявлению и коммерческому освоению залежей гидрата в Чёрном море. Наиболее перспективным план освоения ГГЗ Чёрного моря может быть на основе Международного консорциума прилегающих государств. Такое сотрудничество будет благотворно как экономически, так и политически, стабилизируя ситуацию в регионе.

А вот в краткосрочной перспективе для решения проблемы энергообеспечения и энергосбережения предприятий старопромышленных регионов нами рассмотрены несколько путей получения альтернативной энергии. Однако наибольшего внимания из них заслуживают два последних, так как первый путь хоть и перспективный, но очень затратный, а со вторым нужно быть очень осторожным, так как импорт всегда означает зависимость от другого государства. Учитывая актуальность вопроса энергетической безопасности стран Евросоюза и самой Украины, следует ещё раз обратить внимание на проблему согласованности действий всех заинтересованных сторон. Данные топливно-энергетических балансов большинства промышленных регионов стран ЕС показывают, что новые и альтернативные источники энергии пока ещё не могут составить достойной конкуренции традиционным топливно-энергетическим ресурсам. В настоящее время в мире до 70% энергии вырабатывается из углеводородов: нефти, газа и угля. Однако есть страны, которые удовлетворяют свои потребности в топливно-энергетических ресурсах не за счет увеличения импорта нефти и газа, а за счет использования других альтернативных ресурсов (Япония, Германия, США). При очень низких объемах запасов нефти, газа и угля они имеют высокие объемы использования атомной энергии, гидроэнергии и новых возобновляемых источников энергии.

Основные выводы, которые можно сделать из этого утверждения:

- В Украине неоправданно высокая доля природного газа в энергетическом балансе – почти в 2 раза выше, чем в мире и ЕС.

- В Украине неоправданно низкая доля ВИЭ – в 4 раза ниже, чем в мире, и в 3 раза ниже, чем в ЕС.

Для решения проблем энергообеспечения и энергосбережения в Украине есть ряд путей:

1. Повышение потенциальных возможностей разведки, добычи и переработки нефти и газа, включая «сланцевый».

2. Диверсификация импорта энергоносителей.

3. Повышение эффективности использования альтернативных источников энергии.

4. Максимальное использование вторичных энергоресурсов.

Украина также располагает богатыми потенциальными возможностями использования альтернативных энергетических ресурсов, таких как солнце, ветер, торф, отходы древесины, угольные шламы, биоотходы, биогаз, сельхозотходы и др.

Но из-за отсутствия достаточного финансирования уровень использования альтернативных энергоресурсов в пересчете на 1000 жителей в Украине примерно в 100 раз ниже, чем в странах ЕС.

Получение энергии из биомассы (древесных и сельскохозяйственных отходов, соломы, навоза, органической части твердых бытовых отходов) является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей во многих странах мира. Этому способ-

ствуют такие ее свойства, как большой энергетический потенциал и возобновляемый характер. Кроме того, деньги, выплаченные энергогенерирующими предприятиями за местное сырье, остаются в регионе и способствуют его экономическому развитию. То есть можно считать, что биомасса – это неиссякаемый источник оборотных средств. Из всех ВИЭ доля биомассы является наибольшей после большой гидроэнергетики – около 18%. В обоих случаях основную часть потенциала составляют отходы сельского хозяйства (солома, стебли, лузга и т. п.). Биомасса (без доли, используемой другими секторами экономики) может обеспечить 5,3–8,8% общей потребности Украины в первичной энергии (с учетом различных оценок энергетического потенциала биомассы). При разработке концепции развития биоэнергетики в Украине за основу были приняты концепция Дании и вероятная оценка энергетического потенциала биомассы в Украине. Обе страны имеют относительно малую территорию, покрытую лесом (около 14 %), и высокоразвитый сельскохозяйственный сектор, что подводит к подобной структуре потенциала биомассы в них. Привлечение потенциала биомассы, не используемой другими секторами экономики, к энергетическому балансу Украины есть первоочередная задача, выполнение которой реально на протяжении ближайших 5–10 лет. Среди факторов, которые могут увеличить количество биомассы, доступной для энергетического использования в ближайшем будущем, следует отметить повышение урожайности зерновых культур (и, соответственно, общего сбора соломы) и уменьшение доли соломы, используемой как грубый корм и подстилка для скота. По предварительным оценкам, эти факторы приведут к двукратному увеличению количества биомассы, доступной для энергетического использования. Кроме того, для Украины с ее большим потенциалом сельскохозяйственных земель очень перспективной является организация специальных энергетических плантаций быстрого оборота (ива, тополь, и др.). Привлечение биомассы, специально выращенной на землях, которые сейчас не используются или используются неэффективно в Украине, приведет к повышению доли биомассы в энергетическом балансе страны до 20–25%. Приоритетного развития в Украине требуют технологии прямого сжигания древесины, в первую очередь для производства теплоты и технологического пара.

Технологии сжигания соломы также являются очень перспективными для Украины. Но широкое распространение этих технологий требует решения ряда вопросов организации сбора, прессования тюков, транспортировки и хранения соломы. Крупные биогазовые установки также играют важную роль в концепции. Их широкое внедрение возможно на свинофермах с поголовьем более 5 тыс., фермах крупного рогатого скота (КРС) с поголовьем более 600 голов, птицефабриках и предприятиях пищевой промышленности. Развитие биоэнергетических технологий уменьшит зависимость Украины от импор-

тированных энергоносителей, повысит ее энергетическую безопасность за счет организации энергоснабжения на базе местных возобновляемых ресурсов, создаст значительное количество новых рабочих мест (преимущественно в сельских районах), внесет большой вклад в улучшение экологической ситуации.

В Украине образуется ежегодно 2,6 млрд м³ отходов, в их числе твердых бытовых отходов (ТБО) – 30 млн т. Определенный энергетический потенциал для теплоснабжения можно получить сжиганием бытовых отходов. Особенностью установки, которая сжигает ТБО, являются постоянные затраты сжигаемого топлива, так как количество ТБО – постоянное на протяжении всего года и мало изменяется в зависимости от сезона. Это вызовет необходимость использования установки, которая сжигает ТБО в виде базового источника тепла, в соединении с пиковой водонагревательной котельной или как источник для покрытия потребностей технологического теплоснабжения.

В настоящее время разработаны и промышленно реализуются следующие технологии их использования:

- различные технологии прямого сжигания ТБО на специальных мусоросжигательных заводах для комбинированной выработки тепловой и электрической энергии и использования полученных шлакозольных отходов в качестве сырья для изготовления строительных материалов и изделий;

- брикетирование отходов путем прессования с последующим сжиганием в котлах ТЭЦ в качестве добавки к используемому топливу;

- производство биогаза из захоронений ТБО на полигонах для сжигания в котлах или двигателях внутреннего сгорания для заправки спецавтотранспорта, обеспечения привода теплового насоса, привода электрогенератора для выработки электроэнергии и использования охлаждающей воды для теплоснабжения.

Ветер – один из нетрадиционных источников энергии. Ветер рассматривается специалистами как один из наиболее перспективных источников энергии, способных заменить не только традиционные источники, но и ядерную энергетику.

Выработка электроэнергии с помощью ветра имеет ряд преимуществ: экологически чистое производство без вредных отходов; экономия дефицитного дорогостоящего топлива (традиционного и для атомных станций); доступность; практическая неисчерпаемость. В Украине взят курс на ускоренное развитие производства ветроэнергетических установок (ВЭУ) и строительство ветроэлектростанций (ВЭС) общей мощностью 500 МВт и более, для чего в ветроэнергетику направляются большие государственные инвестиции. По данным исследования Украинской ветроэнергетической ассоциации (УВЭА), за годы независимости в стране установлено около 1170 ветроагрегатов мощностью до 10 кВт, в том числе на Донбассе – Новоазовская ветроэлектростанция. Украинская ветроэнергетика

представляется перспективным вложением инвестиций в силу природно-климатических факторов, а также по причине мер государственного регулирования. В самом деле, условия для сооружения ветроэлектростанций на территории северного Причерноморья и Карпат считаются одними из самых лучших в мире.

Украина имеет хорошее географическое расположение для развития гелиоэнергетики. С помощью наиболее распространённых солнечных батарей сегодня можно преобразовать солнечную энергию в электричество с эффективностью до 24%. Украинская стратегия развития солнечной энергетики заключается в следующем:

- промышленное производство фотоэлектрической продукции (поликристаллический кремний, монокристаллический кремний, солнечные элементы, солнечные батареи, солнечные фотоэлектрические станции и установки);
- экспорт фотоэлектрической продукции;
- использование солнечных электрических установок в народном хозяйстве.

На данный момент в Украине осуществлено более пятидесяти экспериментальных проектов по солнечному теплоснабжению, используемых в разных областях народного хозяйства. Стратегия развития тепловой солнечной энергетики в Украине предполагает следующее:

- производство качественного оборудования с использованием передовых технологий;
- масштабное производство оборудования для тепловой солнечной энергетики;
- подготовка нормативных документов для специалистов;
- создание системы информации об отечественных и зарубежных разработках в области гелиотехники, рекламы и маркетинга передовых достижений;
- создание государственных, отраслевых и региональных структур развития и внедрения соответствующих технологий и оборудования.

Гелиоэнергетический потенциал Украины довольно перспективный. Наша страна имеет достаточно высокий уровень поступления солнечного света. Наибольшее число часов солнечного света, 2300–2400 часов в год, наблюдается на побережье Черного и Азовского морей.

В странах ЕС, как и в большинстве других стран мира, для стимулирования производства ВИЭ, как правило, применяется 4 основных экономических механизма:

1. Рыночные, а часто даже сверхрыночные, завышенные за счет дополнительного налога, стоимости традиционных энергоресурсов (природного газа, нефтепродуктов, угля).
2. Специальные повышенные тарифы на выработку электроэнергии из возобновляемых источников – так называемые «зеленые тарифы».
3. Субсидирование конечному потребителю от 20 до 40 % общей стоимости покупки энергосбере-

гающего оборудования и оборудования для производства энергии из ВИЭ.

4. Четкие действующие государственные программы по использованию ВИЭ.

Украина имеет огромный потенциал практически всех видов возобновляемых источников энергии. При желании в ближайшие десятилетия можно решить вопросы электро- и теплоснабжения страны за счет энергии солнца, ветра, биоэнергетических отходов, тепла земли и гидроэнергетических ресурсов. Что касается особенностей реализации программ энергосбережения на предприятиях Донбасса, то сложившаяся здесь экологическая ситуация, как и в любом индустриальном регионе, является основным ограничивающим фактором, определяющим специфическое развитие предприятий старопромышленного региона. Техногенная нагрузка в Донецком регионе – самая высокая в Украине. Поэтому важнейшими целями решения проблем энергоэффективности промышленных предприятий нами видятся понижение техногенной нагрузки на природную среду и создание условий для самовоссоздания экологических ресурсов. Это будет достигаться путем применения экономически обоснованных и технически совершенных ресурсо- и энергосберегающих малоотходных технологий, введения в эксплуатацию высокоэффективных очистных сооружений на предприятиях.

Рассматривая вопрос альтернативных источников энергоносителей, в данном случае – ГСМ, необходимо в нашем повествовании возвратиться в период моей работы в органах статистики. Это было накануне защиты мною докторской диссертации. Вызывает меня руководитель облстата и даёт задание срочно подготовить материал о зарубежном и отечественном опыте получения бензина и других ГСМ для и.о. премьер-министра Украины. Меня несколько озадачило это поручение, т.к. премьер был очень знающий и опытный угольщик и не мог не знать эту область применения угля. Видимо, он хотел иметь под рукой материалы с выкладками, но не поручая этого никому в своём аппарате. Часть того материала приведу ниже. При подготовке записки, зная отчасти проблему, побывав в Донецком физико-техническом институте АНУ и посмотрев опытную установку, на которой не только проводили эксперименты, но и реально производили бензин для нужд института. Не знаю судьбы нашего материала, хотя потом многократно встречался с этим уникальным человеком и участвовал в различных дискуссиях по вопросам угольного машиностроения, общаясь непосредственно, но ситуации спросить о том эпизоде не представилось.

Наука и прогресс позволяют создавать невиданные ранее вещи, о которых многие и помыслить не могли. Взять, к примеру, такую относительно новую разработку, как синтетический бензин. Многим известно, что это топливо получается путем перегонки из нефти. Но ведь его можно синтезировать ещё из угля, дерева, природного газа. Производство синтетического бензина хотя и не может в полном

объеме заменить обычный путь получения, но всё же заслуживает того, чтобы изучить тему. Поэтому будет рассмотрена его история, а также способы получения.

Сложно представить современную цивилизацию без моторного топлива – дизеля, керосина, бензина. На них работают автомобили, самолеты, ракеты, водный транспорт. Но количество нефти в недрах ограничено. Ещё не так давно считалось, что человечество скоро неизбежно столкнется с нехваткой горючего. Но оказалось, что не всё так печально. Разрабатываются новые технологии, позволяющие добывать трудноизвлекаемые запасы, появляются альтернативные варианты. Можно упомянуть и о зеленой энергетике, и о повышении эффективности использования ресурсов. Да и высококачественное топливо, как оказалось, можно получать из различного нефтяного сырья. Необходимо начать с событий, происшедших больше чем 150 лет назад. Именно тогда началась промышленная добыча нефти. С тех пор человечество израсходовало больше половины так называемого легкого сырья. Первоначально нефть использовалась как источник тепловой энергии. В наше время такой подход экономически невыгоден. Когда наступила автомобильная эра, то продукты фракционирования нефти получили распространение в роли моторного топлива. При этом чем больше истощались запасы сырья, тем более активно искали альтернативу примеси. И если ее правильно обработать, то можно получить множество различных материалов. Эта задача была решена химиками ещё в 1926 году. Тогда ученые Фишер и Тропш открыли реакцию восстановления монооксида углерода в условиях атмосферного давления. Результат химических изысканий получил название «синтез-газ». Получался он довольно легко. Отличилась в этом плане нацистская Германия. Во время Второй мировой войны у нее были существенные проблемы в плане снабжения топливом. Поэтому были созданы целые комплексы, которые перерабатывали уголь в жидкое топливо. И синтетический бензин Третьего рейха внес свой существенный вклад, довольно сильно отсрочив падение этого ужасного государства. Использование угля является целесообразным благодаря его близкому химическому составу. Синтетический бензин в Германии производят и сейчас. После Второй мировой войны ее примеру последовала Южно-Африканская республика. Затем начали подключаться Китай, Австралия и США. Следует отметить, что и у нас есть потенциал для развития данной области. В Советском Союзе ещё до начала Второй мировой войны шли поиски возможной добычи бензина из бурого угля. Но, увы, получить результаты, пригодные для промышленного производства, не получилось. Производство синтетического бензина становится всё более распространенным, часто встречает поддержку со стороны государства. К примеру, в США производители подобного топлива могут рассчитывать на государственные субсидии.

Несмотря на все предпосылки, жидкое топливо производят в ограниченном масштабе. Дело в том, что расширение существующих мощностей ограничено высокой стоимостью, которая значительно превышает то, что получается из обычного сырья. И всё из-за дороговизны установки. Главное направление работы – это поиск экономических технических решений.

Бурые угли уже давно перерабатывают по достаточно эффективным технологиям, в том числе с получением синтетического и водоугольного, о котором было упомянуто выше, топлива. К сожалению, это происходит во всем мире, но не у нас. Восемь проектов на различных стадиях реализации осуществляются в Китае, и все они предназначены для полной замены традиционных видов топлива.

У нас же, как водится, на это нет денег. Более того, согласно приказу Минуглепрома процесс ликвидации бурого угольной промышленности в Украине практически закончен – на сегодняшний день в Украине предприятие полного цикла ОАО ГХК «Александрияуголь» ликвидировано и разграблено. В обозримом будущем отказ от угольной отрасли невозможен вследствие слишком большой доли угля в мировом производстве энергии. И не только энергии. В последние годы цена, как и потребление нефти и нефтепродуктов, серьезно снизилась, особенно в период пандемии коронавируса, и, как результат, снизился интерес к этой проблеме, не говоря уже о финансировании. Материалы по этому вопросу в собственных публикациях не нашли более глубокого отражения.

Теперь в рамках вопроса об альтернативных источниках первичных энергоресурсов обратимся к истории со сланцевым газом; правда, отечественные геологи, в т. ч. и мои новые друзья-коллеги, призывают называть его «нетрадиционным газом». В Давосе украинское правительство подписало с нефтегазовым концерном «Shell» соглашение о добыче сланцевого газа в Донецкой области. Что оно принесёт: экономические блага или экологические беды? В швейцарском Давосе прошёл только заключительный этап сделки. Наибольшую бурю в стране в целом и нашем регионе в частности вызвал ряд событий, предшествовавших подписанию соглашения. Лицензию на разведку сланцевого газа Украина выдала компаниям «Shell» и «Exxon Mobil» ещё в 2010 году. Тогда же исследователями был сделан прогноз, согласно которому наша страна занимает второе место в Европе по залежам этого источника альтернативного топлива. Находятся они на территории Донецкой, Харьковской, Львовской и Ивано-Франковской областей и после проведения тендера компании «Shell» и «Shevron» получили право на ведение разработок.

Буровые вышки могли появиться сразу в семи районах Донецкой области: Александровском, Артёмовском, Добропольском, Константиновском, Краснолиманском, Славянском, Ясиноватском. Согласно донецких депутатов открывало перед регио-

ном широчайшие возможности: в случае успеха поисковых работ на Юзовском участке мы уже через 5–6 лет смогли бы выйти на объёмы добычи газа в несколько миллиардов кубометров в год, а через 10 лет – на 8–10 и более миллиардов. Это, как тогда казалось сторонникам проекта, не только усилило бы нашу энергетическую независимость, но и привело бы к существенному снижению цен на газ... А размер инвестиций в зависимости от результатов разработки будет составлять от нескольких десятков миллиардов долларов до более 50 миллиардов долларов. В Донецкой области добычу предполагалось вести совместно компаниям «Shell» и «Надра Юзовская», которой владеет государственная компания «Надра Украины».

В донецких СМИ звучали сенсации о том, как видят этот проект сами инвесторы: не приступим к работам до тех пор, пока не убедимся, что это безопасно для окружающей среды и людей. Будут использованы наилучшие международные стандарты. По всему миру «Shell» работает в строгом соответствии с местным законодательством. В Украине вопросы защиты окружающей среды строго регулируются, и Украине не стоит волноваться из-за химического состава, который применяется для процедуры гидроразрыва. А вот о чём руководство «Shell» молчало, так это о том, откуда планируется брать воду для процедуры гидроразрыва и куда потом будет попадать эта загрязнённая жидкость. Ограничивались общими фразами, мол, пока об этом говорить ещё рано. Вполне оптимистично звучали заявления известных киевских экспертов, технология «гидроразрыва» не нова – она использовалась на протяжении десятков лет «для интенсификации добычи нефти». Международный газовый союз даже подготовил специальный документ о том, что ничего общего со значительными землетрясениями гидроразрыв не имеет. В этом контексте напоминали и о технологиях, применяемых при добыче угля. Там производятся взрывные работы, и никто не выступает против этого. Более того, шахты затопливаются подземными водами. В отношении вероятности попадания химических реагентов в подземные воды было заявлено, что теоретически это возможно, однако существуют традиционные методы цементирования скважин и другие методы, позволяющие обезопасить их. Говоря об экономическом эффекте от добычи сланцевого газа, эксперты подчеркивали: выводы об этом можно будет сделать не раньше, чем через 3–4 года, когда будут проведены необходимые геологические исследования и экономические расчёты.

Другие эксперты предупреждали, что технология добычи сланцевого газа на сегодняшний день нова и мало изучена. Эксперты призвали компании, занимающиеся изучением этого вопроса, «быть более открытыми» и предоставлять необходимую информацию о безопасности новых технологий и их эффективности. В частности, традиционные газовые скважины с целью экономии средств зачастую не бетонируют, несмотря на то, что этого требуют тех-

нические условия. Если точно так же не будут бетонироваться и скважины сланцевого газа, это может привести к попаданию химических реагентов в подземные воды. Поэтому главное требование к компаниям, которые будут заниматься добычей сланцевого газа, – придерживаться правил безопасности, а со стороны государства должен быть жесткий контроль – в таком случае эти проекты будут давать результат. Но местные экологи мгновенно забили тревогу. Вот что представляет собой технология добычи сланцевого газа, самая опасная экологическая проблема в этом случае – процедура гидроразрыва. Бурятся вертикальные скважины, а потом возле тех пластов, где собираются добывать газ, они переходят в горизонтальные. Далее под большим давлением, до семисот атмосфер, туда накачивают жидкость. Это вода, песок и, самое главное, химические реагенты. Раствор закачивается, чтобы под давлением разрушить пласт, поскольку сланцевый газ находится в сорбированном состоянии в микропорах в породе, их надо разорвать и дать общий канал для его выхода на поверхность, где стоит установка. В момент закачки происходит его частичное проникновение в окружающие породы. И в случае попадания в водоносные горизонты, что очень трудно прогнозируемо, поскольку мы знаем, что сейчас в Донбассе уже есть проблема подтопления шахт, питьевой ресурс будет загрязнён. А инвесторы хотели это сделать на Юзовской площади, которая находится между Харьковской и Донецкой областями. Там же Святогорье, истоки Северского Донца, который питает питьевой водой всю область. У нас и без того существует проблема с питьевыми источниками, а если будут загрязнены подземные воды, это повлечёт за собой настоящую катастрофу.

Вокруг газовой темы вскоре развернулись жаркие споры; так, например, в Центральном бюро научно-технической информации (Донецк) состоялись общественные слушания на тему экологических последствий добычи сланцевого газа в Украине, собравшие защитников окружающей среды из разных уголков страны. По словам организаторов, несмотря на рассылку официальных приглашений, никто из представителей власти к обсуждению так и не присоединился. Однозначно губительное для природы производство собираются развернуть на заповедных землях Национального природного парка «Святые горы». Это изуродует курорт, по существу превратит его в промзону. Но кроме уродования природного ландшафта есть ещё опасность отравления воды. В области будут тысячи скважин, это потребует огромного количества воды – в каждую надо закачать тысячу тонн воды, она нужна для гидроразрыва (подача воды под большим давлением). Но куда после отправится эта грязная вода, которая выйдёт из скважины? Её будет так много, что она гарантированно попадёт и в водоёмы, и в наши краны. Миллионы литров воды при аварии могут быть заражены, и гарантий того, что этого не произойдет, «Shell» не давала никаких. По оценкам донецких экологов-активистов, объём воды, кото-

рый будет использован ежегодно для работ на скважинах, равен годовому расходу воды всего Донецка. Кроме того, эксперты сделали довольно неожиданный вывод о том, что инвесторам нужен вовсе даже и не сланцевый газ. Для чего компания «Shell» заключила это соглашение? Её интересует не столько наш газ, сколько капитализация собственной компании. Она превысит все возможные выгоды, которые получит «Shell» при добыче газа. Сейчас, согласно договору по Юзовской площади, депутаты и Кабмин отдали инвесторам право распоряжаться землёй примерно в восемь тысяч квадратных километров. Теперь они смогут указывать, где и какие участки хотеть получить, и построить там свои объекты – буровые станции, дороги, строения, трубопроводы. Инвестор «Shell» сможет торговать этой землей под видом добычи газа.

Кроме того, экологи напомнили о минувших авариях компании «Shell» при добыче полезных ископаемых. В Нигерии произошла авария при добыче нефти, которая принесла ущерб 5 млрд долларов. Подобные аварии могут приводить к климатическим изменениям. Во многих странах мира существует мораторий или запрет на эту технологию. В США и Европе на смену сланцевой эйфории пришло разочарование. Чехия, Болгария, Франция, Швейцария, Германия отказались от добычи сланцевого газа на своих землях. Говорят, в местах добычи образуется мертвая зона. Водоёмы, зараженные токсическими отходами, погибающий скот, горячая водопроводная вода, опасность заболеть раком, болезни легких – такие последствия «сланцевой» газодобычи постигли США. В Брюсселе был опубликован отчет последних исследований Агентства по охране окружающей среды США. В результате приведены неоспоримые факты, что выбросы парниковых газов при добыче сланцевого газа больше, чем у угля, нефти и обычного газа. Общий объем потерь метана при добыче газа составляет 3,6–7,9%. Исследования подчеркивают необходимость дальнейшего усовершенствования технологии добычи сланцевого газа с целью контроля выбросов метана, загрязнения почвы и грунтовых вод, учитывая высокий уровень неопределенности в оценочных цифрах. К сожалению, на фоне картины истощения традиционных запасов газа сланцевый газ не сможет стать в ближайшее время достойной альтернативой природному газу, так как не соответствует современным экологическим требованиям к энергоресурсу. Перспективы крупной добычи сланцевого газа в настоящее время имеются только в слабозаселенных районах и в странах, которые согласны на снижение экологической безопасности. Эта острая проблема нашла своё отражение не только в моих публикациях, но стала предметом научных дискуссий на круглых столах, которые мы проводили на площадке донецкого филиала НИСИ при президенте, а также стала темой университетского учебного курса «Стратегия устойчивого развития» для экологов. А среди моих интересов укрепился интерес к устойчивому развитию, экологии и

альтернативным и возобновляемым источникам энергии. Более того, есть серьёзные указания на то, что это стало одной из причин гражданского конфликта на Востоке Украины – опять же третий излом, и он становился всё ближе...

Украина и Всемирная торговая организация. Зона свободной торговли с ЕС

Занимаясь ещё со времени работы в органах статистики ВЭС и ведя научную и образовательную работу в этой области, я не мог по определению остаться в стороне от процесса вступления Украины в ВТО. Поэтому мы рассмотрим, как развивались события, которые стали частью нашей жизни, а мы внесли посильный вклад в их развитие. Украина вела переговоры о вступлении в ВТО более 14 лет. Перспектива членства в ВТО стала реальной в конце 2007 года. Европейский союз выдвинул последнее требование относительно вступления Украины в ВТО. Для того чтобы стать 152-м членом этой организации, Киеву необходимо было выполнить требование относительно пересмотра регуляции по экспортной пошлине. В ходе переговоров сторонам удалось достичь компромисса: Украина, в частности, согласилась ограничить количество существующих экспортных пошлин и не повышать их в будущем. На мой взгляд, мы очень долго, с 1993 года, вступали в ВТО и в этом отношении побили все рекорды. Даже Китай вступал в ВТО быстрее. К чему приведет вступление Украины в ВТО? Власти надеялись, что теперь ускорятся процессы евроинтеграции. Ведь, по мнению представителей Евросоюза, интеграции Украины в ЕС препятствовало то, что она не являлась членом ВТО. Европейцы требовали, чтобы страна привела свое законодательство в соответствие с требованиями ВТО. Следующий шаг – активизация деятельности в отношении создания зоны свободной торговли с Евросоюзом. Кроме того, следует иметь в виду, что сразу после вступления Украины в ВТО начался переходный период, который как раз и регламентируется недавно принятым пакетом законов, и это не вступление Украины в ВТО, а ее принятие. Ведь страна провела очень сложные переговоры с 40 странами, при этом перед ней стояли жесткие условия. Украина не вступила в ВТО, ее туда приняли; вступали же в эту организацию когда-то, раньше, и совсем другие страны.

Что же касается создания зоны свободной торговли с ЕС, то здесь следует отметить, что Украина фактически является буфером между ЕС и Россией. Был открытым и вопрос, как поведут наши предприниматели в сложившейся новой ситуации, в том числе и на российском рынке? В свою очередь, Россия, наверное, также будет как-то реагировать на эти изменения. Я являюсь сторонником двухвекторного направления, чтобы экономическое сотрудничество Украины успешно осуществлялось и с Западом, и с Востоком. В целях реализации этого принципа, я думаю, можно было бы допустить наличие одновременно двух равнозначных зон свободной торговли –

и с ЕС, и со странами СНГ. Но случилось всё иначе... Да и вообще, никакой стратегии развития украинской экономики у нас не было тогда и пока нет: на протяжении многих лет лишь ведутся бесплодные разговоры, а никаких реальных решений пока нет. Вступив в ВТО, Украина получила возможность развивать свою внешнюю торговлю и увеличить товарооборот с государствами-партнерами. Начался диалог с ЕС относительно создания зоны свободной торговли. Сейчас экономисты и политики часто говорят, что нужно пересматривать условия членства, потому что отечественная промышленность не справляется с конкуренцией. Однако для простых людей вступление в ВТО принесло больше плюсов, чем минусов: цены на многие товары и услуги в долларовом эквиваленте снизились. Кроме того, доступ на рынок получили мелкие производители из-за отмены обязательной сертификации. Вступление в ВТО существенным образом повлияло на промышленность Украины. Самый большой положительный эффект получали экспортноориентированные производства: металлургическая, химическая и текстильная отрасли промышленности. Отрицательное влияние испытывают отдельные отрасли машиностроения, мебельная и деревообрабатывающая промышленность.

Говоря о возможных преимуществах и недостатках вступления Украины в ВТО, нужно также остановиться на рынке услуг. Учитывая инфраструктурную целенаправленность большинства секторов услуг, можно утверждать, что реформы, осуществляемые в контексте правил и норм ВТО, могли бы содействовать повышению конкурентоспособности большинства видов деятельности и таким образом улучшить функционирование экономики Украины в целом. Процесс вступления в ВТО носил противоречивый характер. В нем можно выделить ряд достоинств и недостатков. Открывающиеся перед Украиной перспективы и то, что присоединение к странам Всемирной торговой организации – необходимость, без которой довольно сложно развиваться, и стало решающим фактором в вопросе принятия решения о вступлении в ВТО. Соблюдение правил ВТО всё в большей степени становится необходимым условием для выхода на мировой рынок. Эти правила всё больше унифицируются на глобальном уровне и устанавливаются, в значительной степени, мощными группами влияния в межправительственных организациях, а не самими суверенными странами, хотя применяются эти правила, в основном, именно на национальном уровне. Для стран, вступающих в эту организацию (в их числе и Украина), важно понять, какую роль играет ВТО в организации глобальной экономики, в выстраивании иерархических отношений между странами, в перераспределении добавленной стоимости (технологической, интеллектуальной и природной ренты), в консервации отсталости одних и ускоренном развитии других. Для определения роли ВТО в мировой экономической системе необходимо знать её цели и прин-

ципы, что уже рассматривалось в настоящей работе. Суммируя сведения, можно отметить, что основная цель ВТО заключается в том, чтобы, в конечном счете, все страны-члены организации открыли свои границы, ликвидировав таможенные пошлины, квоты и иные барьеры, предохраняющие национальную экономику от напора иностранной конкуренции.

Делая общий вывод о вступлении Украины в ВТО, следует отметить, что единого мнения по данному вопросу не существует и сегодня. Однако, анализируя оценки большинства экспертов, можно сказать, что отраслями, которые получили наибольшие преимущества от факта вступления, являются химическая, текстильная и металлургическая, а наибольшие проблемы – в области агропромышленного комплекса и автомобильной продукции. Вместе с тем всё чаще звучат мнения, что Украина не сможет вечно закрывать свою экономику от международного влияния – и в данном случае вступление в ВТО является своего рода вызовом для молодого государства, которым является в настоящий момент Украина. Так или иначе, в каждой без исключения отрасли национальной экономики наблюдаются как отрицательные, так и положительные моменты, вызванные присоединением к мощной международной организации – ВТО. И от того, чего, плюсов или минусов, в итоге окажется больше, будет напрямую зависеть дальнейшая судьба экономики нашей страны. Конечно, вступив в ВТО, украинское правительство не в последнюю очередь преследовало политические цели, решение которых зависит от отношений с США и Евросоюзом. Поэтому некоторые вопросы по доступу иностранных компаний на украинский рынок были решены не совсем так, как хотелось бы отечественным участникам соответствующих рынков. Хотя холодный душ, который обрушился на отдельные сегменты и отрасли экономики, повлек за собой временный рост социальной напряженности, участие Украины в ВТО обеспечивает экономический рост, повышение эффективности всех отраслей, увеличение предложения товаров и услуг, в особенности для потребительского сектора.

В то же время понятно, что большинство граждан волнует не политическая сторона дела. Им важны вопросы потребительские: не монополизированы ли рынок отдельные игроки, не заполняют ли прилавки генетически модифицированные продукты, как изменятся цены на автомобили, улучшатся ли условия кредитования, насколько качественными будут банковские и страховые услуги. Следует также отметить, что для того, чтобы на равных с другими членами ВТО использовать торговopolитический инструментарий, Украине пришлось форсировать проведение следующих мероприятий:

- приложить максимум усилий к созданию полноценного рынка факторов производства, включая рынки капиталов, труда и земли, а также развитых систем кредитования, страхования, лизинга, национальной инновационной системы;

- постоянно работать над улучшением делового климата в стране, повышением ее инвестиционной привлекательности;

- создать максимально доступную систему информации о положении на украинском и мировом товарных рынках, о соблюдении нормативов ВТО в других странах – членах;

- восстановить практику системного и долгосрочного прогнозирования национальной экономики, основанную на постоянном мониторинге и периодической корректировке отраслевых и макроэкономических прогнозов;

- обеспечить подготовку специалистов, способных исполнять правовые нормы ВТО и действующую в ней систему разрешения споров для отстаивания интересов Украины.

Сам факт членства не гарантирует автоматического получения выгод, их реализация зависит от целого ряда условий, на многие из которых государство не может оказать заметного влияния. От того, в какой мере Украина сумеет проводить эффективную экономическую политику, в максимальной степени использующую механизмы ВТО, будет зависеть результат последствий присоединения. К основным из положительных последствий присоединения Украины к ВТО можно отнести рост объемов экспорта и оживление производства в определенных отраслях экономики. Это было следствием уменьшения тарифных и нетарифных ограничений для украинских товаров на мировых рынках и расходов на транспортировку товаров национального происхождения, учитывая свободу транзита товаров по территории стран – членов ВТО. Другим положительным моментом является то, что отечественные предприятия стали участниками международной торговли на более стабильных и предсказуемых условиях, имея при этом доступную информацию относительно законодательства и правил в области торговли в других странах. Создание таких условий будет следствием распространения на отечественные предприятия принципов, норм и стандартов ВТО. Кроме того, отечественные производители получили облегченный доступ к мировым рынкам товаров, услуг, технологий и капиталов, а иностранные компании – к рынкам сбыта в Украине. Всё это будет дополнительным стимулом для повышения конкурентоспособности отечественных предприятий и внедрения ими новых технологий. Правительство Украины имеет возможность использования международных мер защиты внутреннего рынка. Это, в частности, применение антидемпинговых и компенсационных мер защиты внутреннего рынка от субсидируемого экспорта и введение временных ограничений импорта с целью выравнивания платежного баланса.

Со вступлением Украины в ВТО связаны также негативные последствия. Так, с целью вступления в ВТО Украина должна уменьшить тарифные и нетарифные ограничения, применяемые для защиты внутреннего рынка, с одновременным сокращением

государственной поддержки для отдельных отраслей национальной экономики (сельское хозяйство, автомобилестроение). Вследствие этого отечественные предприятия во многих случаях вынуждены будут действовать в условиях жесткой конкуренции. Кроме того, либерализация торгового режима Украины увеличит зависимость национальной экономики от состояния мировой экономики. Таким образом, по количеству и значимости для Украины преобладают положительные последствия присоединения к ВТО. Вместе с тем следует обратить внимание на то, что в отдельных отраслях и секторах экономики может состоять разное соотношение позитивных и негативных последствий вступления в ВТО.

Буквально одновременно с созданием кафедры мы оказались в самой гуще событий по подготовке бизнес-сообщества и госструктур в вопросах вступления и работы в рамках ВТО. Не только на региональном и отраслевом уровнях, но и на национальном. Шли жаркие дискуссии на различных площадках. Первая – это научная академическая и образовательная среда (ИЭП, ИЭПИ, ДонНУ). Причём сразу в работе над материалами приняли участие, кроме экономистов, и юристы. Позже к этому присоединилась ТПП. Тема вступления в ВТО была предметом многочисленных публикаций (см. библиографический Указатель) в монографиях, сборниках научных трудов в стране и за рубежом. Тема обсуждалась на круглых столах, нашем зимнем семинаре, конференции по ЧЭС, кстати, на них почти всегда присутствовали зарубежные партнёры. Позже в орбиту наших исследований по ВТО вошёл донецкий региональный филиал НИСИ при президенте. По мере возрастания интереса к проблеме вступления в ВТО, а главным образом – к ожидаемым последствиям вступления, уровень мероприятий возрастал, и я неоднократно был приглашен (и выступал в обсуждении) для участия в работе комитетов ВРУ и на пленарные заседания. Но одно из международных заседаний было знаковым. По линии ТПП нас пригласили в Хорватию (Дубровник), где проходила видеоконференция со штаб-квартирой ВТО в Швейцарии, и на связи с нами был генсек ВТО. Состоялась интересная дискуссия о последствиях вступления в ВТО для стран с переходной экономикой. Но, что интересно, год принятия Украины в ВТО ознаменовался началом глубокого экономического кризиса, из которого все страны вышли с потерями, а Украина так и не смогла, её накрыла волна внутреннего, и не только экономического, кризиса – об этом подробнее далее, третий излом...

Страны сразу увидели, что из кризиса надо выбираться поодиночке, и глобализация не срабатывает, появились инструменты регулирования торговых отношений не из арсенала ВТО, появились протекционизм, квотирование, антидемпинговые процедуры, ну и санкции. Около половины стран-участников мировой торговли – членов ВТО находятся взаимно в санкциях (!). Из Женевы, из штаб-квар-

тиры ВТО, прозвучал призыв к странам вернуться в торговых отношениях к принципам ВТО, но, увы, призыв не сработал. Однако – не только экономические факторы: последняя администрация США вообще заявила о ненужности такого формата ВТО, заявила о прекращении своего участия в ряде интеграционных объединений, переходе на двухсторонние отношения, где всегда США выступают с позиции силы и даже рейдерства. Зашаталась конструкция ЕС – вышла Великобритания. Ну и куда тогда вступила Украина, да и ещё такой ценой? А пандемия коронавируса завершила процесс разрушения мировой системы хозяйствования, по крайней мере, сложившейся за последние десятилетия.

Ну а теперь о ЕС, и как нам с ним, и были ли альтернативы? Я с самого начала, с самого рождения идеи Таможенного союза был его сторонником и горячим проводником среди коллег-ученых и среди органов власти, как региональной, так и центральной, для которых я готовил соответствующие материалы. При президенте Кучме реализация идеи Таможенного союза с Украиной была более возможной, также ставилась задача синхронизированного входа России, Украины, Белоруссии и Казахстана во Всемирную торговую организацию (ВТО). Тогда же было парафировано соглашение о создании единого экономического пространства (ЕЭП) с участием всех четырех стран. Украинское руководство могло вполне реализовать эту идею – несмотря на то, что Украина уже входит в ВТО и ей потребуются менять Конституцию. Выгоды для Украины при этом очевидны. Однако нельзя развивать один вектор в отношениях в ущерб другим. Особенно это касается такой мощной транзитной державы на евразийском пространстве, как Украина. Украина имеет треть внешнеторгового оборота с Россией, Белоруссией и Казахстаном, треть – с двадцатью семью государствами – членами ЕС, а остальная треть приходится на остальной мир. Цифры показывают, что, по крайней мере, один вектор не должен развиваться в ущерб другому. И я по-прежнему являюсь сторонником идеи вхождения Украины в единое экономическое пространство. Мы, как члены ВТО, теперь можем создавать зону свободной торговли, и здесь важно то, что такая формула возможна и при реализации идеи ЕЭП. Однако механизмы реализации этой идеи должны быть четко прописаны и базироваться на унифицированных положениях ВТО, то есть, иными словами, мы не можем иметь, как члены ВТО, свою таможенную политику, не согласовав ее с ВТО. Но ведь Россия, Казахстан и Белоруссия совместно также вступили в ВТО и соответствующим образом унифицируют свои законодательные механизмы. Так что я не видел особых препятствий для создания такого формата Таможенного союза. Мы, правда, в большей степени употребляем в данном случае понятие «зона свободной торговли», потому что Таможенный союз уже создан с участием трех государств, а в дальнейшем они ставят перед собой задачу перейти к формуле зоны свободной торговли.

Тем более граница с Белоруссией и Россией у Украины самая протяженная, хотя при этом вся западная граница – это граница с Евросоюзом. Однако мы усматривали в этом только возможности для совершенствования, но не препятствия к реализации идеи зоны свободной торговли. Во-первых, следует отметить, что Европа сейчас предприняла ряд мер с тем, чтобы в принципе уменьшить потребление газа. Во-вторых, Европа пытается найти новые варианты поставок газа из других стран, в частности, из стран Северной Африки. В-третьих, Россия разрабатывает новые проекты, связанные с поставками газа в Европу, – «Северный поток» и «Южный поток». В-четвертых, в Западной Европе стали активнее использовать механизм транспортировки сжиженного газа морем. Иными словами, Европа просто-напросто резко уменьшила транзит газа через Украину.

Украина находится на стыке двух крупных интеграционных группировок – ЕС и РФ (СНГ) – и на протяжении всей нашей истории вынуждена искать баланс влияющих на нее политсил, чтобы сохранить свою историческую субъектность. Мы и так разделены на правобережную и левобережную части. А есть ещё со времен Османской империи и Крымского ханства, казачьей вольницы и завоеваний Екатерины Великой чрезвычайно для нас важное Южное направление, Черноморское экономическое сотрудничество: это Турция и прилегающие к ней страны, влияние которых на нашу политику и экономику с каждым годом становится всё более весомым. Поэтому мы не вхожи в Организацию договора о коллективной безопасности, так как по Конституции являемся внеблоковым государством, не входим в Таможенный союз (ТС), не входим в ЕвроЗЭС. Поэтому в формуле «3+1» нет ничего неожиданного: президент, как и все его предшественники, вплоть до Богдана Хмельницкого, обречён на баланс отношений. Украина в этом смысле подобна двуликому Янусу, но если у него с одной стороны – улыбка, а с другой – скорбь, то мы должны и на Восток и на Запад смотреть с улыбкой.

Формула эта расшифровывается так: два вектора должны дополнять друг друга. Кроме того, упомянутое мной Черноморское экономическое сотрудничество, где мы фактически являемся государством-соорганизатором вместе с Турцией и Россией, будучи самым мощным игроком по протяженности береговой линии, количеству портов. При этом три из пяти стран-участников ЧЭС – Греция, Румыния, Болгария – члены ЕС, а Турция – официально ассоциированный член и давнишний участник НАТО. И этот третий вектор дополняет два рассмотренных вектора, и в принципе неверно их друг другу противопоставлять. И в то же время постоянная торговля в узкоэкономической сфере – вне стратегического геополитического контекста приносит сиюминутные выгоды, оборачиваясь поражением в стратегическом аспекте. События в современном мире развиваются стремительно, у нашей страны нет больше времени тянуть с выбором, метаясь в неопределен-

ности между тремя векторами развития, пора определиться со стратегическим партнером. Богдан Хмельницкий в конце концов принял решение, на чьей нам быть стороне, подписав Переяславское соглашение... После Хмельницкого были другие гетманы и другие решения... Были. Но мы в любом случае – с Европой или с Россией – могли бы что-то терять, согласовывая свои военно-политические, пограничные, таможенные, торговые отношения со всеми странами обозначенного треугольника, но определяющими были бы отношения с тем, кого мы выберем реальным стратегическим партнером. Не может быть двух стратегических партнеров. Как бы тем или иным политическим силам внутри Украины ни были притягательны ЕС или СНГ, эта неопределенность наносит стране огромный урон, поскольку в этом случае ни ЕС, ни СНГ не заключают с нами долгосрочных соглашений.

Что касается ЕС, то выиграет только потребитель, он получает ассортимент товаров, услуг, более свободное пересечение границ. Именно это мотивировало 12 последних членов ЕС. Но сразу их производители, по многим направлениям, которые не нужны Европе, были попросту задавлены. В Болгарии, Румынии, странах Балтии я всё это видел воочию. Мы слишком многое можем потерять. В первую очередь многие культуры в сельском хозяйстве и значительную часть машиностроения. Понятно, как это скажется на количестве рабочих мест. Производства будут – в лучшем случае – включены в вертикально интегрированные компании европейского уровня, в худшем – будут ликвидированы. То есть товары у нас будут, а рабочие места мы потеряем. Есть такое понятие, как человеческая специализация, занятость в традиционных для нашего региона отраслях, под которые выстроено наше образование – среднее, специальное, высшее. Неиндустриализм, внедрение новых, экологичных, ресурсосберегающих технологий в традиционные для нас отрасли будет невозможен. Мы должны продолжать добывать уголь, делать металл, совершенствовать машиностроение, особенно сложное. ЗСТ затормозит эти процессы, а евроинтеграция, как свидетельствует опыт восточноевропейских стран, приведет к деиндустриализации. И что тогда? Мы будем изобильно отоварены, но где и на чем заработаем деньги для их приобретения?

Тот же опыт восточноевропейских стран показал: вся молодежь уходит в страны западные, не останавливая ее даже колоссальные гранты ЕС. И когда у нас было свободное общение до введения Шенгенского барьера, то наши молодые специалисты активно уезжали. Уже сейчас 7 млн наших граждан – заробитчане, и многие уже осели там окончательно. Причем большая часть из них именно в ЕС. Некоторые виды производств, сегменты образования и науки перетекут в ЕС, ведь у них с демографией тоже проблемы. Это значит, что мы будем подпитывать Европу за счет украинцев, мы устраним тамошний дефицит белого населения и образованных работников, усугубив дефицит у нас. Кто же

останется жить и работать в свободной Украине? Членство в ЕС имеет последствия и военно-политические. Чехия, Румыния, Польша разместили на своих территориях системы ПРО. Страна, на территории которой размещены военные объекты, неизбежно будет переводиться в разряд враждебных соседей, то есть – России. А ведь мы энергетически зависимое государство. Самостоятельно мы обеспечиваем себя нефтью на 10%, газом – на 20%. Мы столкнемся с жестким отношением к нам на восточной границе. Я в свое время служил в Тирасполе в Молдове (см. книгу КЭЖ), наша часть стояла в суворовских казармах, где поколениями оседали русские военные. Как они могли воспринять намерение Молдавии перевести всё образование на румынский язык, а их сделать гражданами второго сорта? Понятно, началась война. Об этом не стоит забывать, учитывая настроения в Крыму и на востоке нашей страны. Нельзя, принимая стратегические решения, исходить из расчетов только сегодняшнего дня, необходимо исторический анализ, предвидение всех долговременных последствий.

Научно обоснованной программы экономической евроинтеграции и её последствий нет – именно потому, что все расчеты показывают её невыгодность для Украины в долговременной перспективе. А вот расчеты позитивного эффекта для нашей экономики при вступлении в ТС есть. Установление общих правил поведения и увеличение рынка дадут странам – членам союза возможность зарабатывать более \$400 млрд за счёт прироста ВВП на 1–2%. Мы как представители Национального института стратегических исследований при президенте и как ученые кафедры ДонНУ проводили исследования, посвященные последствиям интеграции Украины и России. Мы подсчитали, что в сельхозпроизводстве наши страны друг друга дополняют – и во взаимодействии с Росагропромом мы можем обеспечить себе лидерство по целому ряду сельхозкультур в мире. А приток российских денег в нашу агросферу поможет воссоздать ныне заброшенное орошаемое земледелие и ещё на порядок повысить нашу конкурентоспособность в сельхозсфере, создать дополнительные рабочие места и обеспечить продуктивную безопасность державы. Мы сможем восстановить целые производства и создать авиалинии своими самолетами, а не летать на «боингах» и «аэробусах». Только в Азовском пароходстве на момент краха СССР насчитывалось более 100 судов со средним возрастом 15 лет. Сегодня у нас осталось 33% судостроения бывшего Советского Союза, когда он был мировой морской державой. Всё это открывает колоссальные возможности. Мы сможем не гнать металл-полуфабрикат по \$300 за тонну, а развивать экспортное судостроение. 100 тыс. наших моряков работают под чужими флагами, и в случае евроинтеграции так и будут работать...

Представьте себе, что мы возродили наш, украинский флот океанского действия – и рыболовецкий, и научный, и круизный, и танкерный, и сухогрузный, – все эти моряки работают на наших судах,

загружены наши порты, множатся сопутствующие производства, загружены наши заводы, КБ, НИИ, вузы... А ведь европейцам в этом смысле мы конкуренты, они заинтересованы в поэтапной ликвидации наших высокотехнологичных производств. Мы же, самостоятельно, без кооперации с РФ, возродить их и развивать не можем. Производственные и технологические цепочки советских времен обеспечивают взаимовыгодное сотрудничество с Россией. А ЕС от нас нужен лишь металл первичной переработки и некоторые агрокультуры – кукуруза, подсолнечник, рапс. Всё! Вот и ответ, кто наш стратегический партнер – тот, у кого плюсов больше. Чтобы простые граждане почувствовали положительный эффект от сближения с Россией, нужно взять два-три приоритетных направления. В каждом сделать проект и реализовать его с демонстрацией эффекта прямой, ощутимой выгоды этих проектов для рядовых граждан. Возьмем экологию. У нас одно Азовское море на двоих. Спасите это море, возобродите рыбные запасы, очистите для курортно-санаторного лечения, сделайте реальной рекреационной зоной – и всесторонний позитивный эффект ощутит каждый украинец. Соответственно, изменится и его отношение к соседней стране. Нужен совместный проект. Это же касается Крыма, из которого совместно можно сделать игрушку. Более благодатного края даже с учетом Черноморского побережья Кавказа не существует. Основа инфраструктуры есть, её только надо модернизировать. Ещё проект – авиационный. Эффект его реализации могли бы почувствовать простые люди: это и свои самолеты не только над Украиной, и более низкие цены на авиаперевозки, и расширение сферы услуг в авиасекторе, то есть новые рабочие места. Третье направление – судостроение. Все эти проекты реализуемы и упираются только в политическую волю элит.

Жители западных регионов с молоком матери впитали представление о России как о чем-то однозначно враждебном. Но всё это относится к сфере психологии, влияние которой на политику и экономику, для блага Украины, необходимо минимизировать. Мы живем в эпоху жесткого прагматизма, и если для экономического подъема нашей страны необходимо сотрудничество с Россией, эмоции, стереотипы, психология не должны заслонять главного – экономической составляющей. Сотрудничать с соседом и жить по его правилам – не одно и то же. У нас достаточно возможностей отстаивать нашу культурно-историческую идентичность в отношениях с северным соседом, как ни странно, этих возможностей гораздо больше, чем в случае с ЕС. Напомню, французы с немцами веками враждовали, и они же – основатели Евросоюза. Во Второй мировой войне в процентном отношении наибольшие потери понесли поляки, югославы, беларусы. Казалось, у поляков на генетическом уровне должно быть отторжение от Германии, тем не менее наибольший приток белых иммигрантов в Германию – из Польши. Даже страны Балтии, несмотря на раздуваемые политиками моменты в прошлой исто-

рии, перешли на нормальные прагматические отношения в экономике. Идет колоссальный транзит через эти страны, построенные в советское время порты совместно используются. С моей точки зрения, как экономиста, в перспективе наш стратегический партнер – Россия. Но на очень прагматичной основе. Для этого есть экономические предпосылки. Но есть ещё психологические ожидания людей – многим интересна Европа. Поэтому власти должны были сделать комплексный выбор стратегического партнера, в том числе на ожиданиях психологических, с главной целью – улучшить качество жизни народа. Стране нужен лидер уровня Аденауэра, Рузвельта, де Голля, который внутривнутриполитические противоречия сумеет синтезировать в энергию развития, переплавляющую предрассудки и стереотипы как запада, так и востока страны, объединить нацию... Когда названные мною политики начинали преобразование своих стран, они не могли математически просчитать все последствия и гарантировать согражданам обещанный позитивный результат. Но у них была политическая воля и вера в правильность своего выбора, и их народы им поверили.

Мне думается, нынешнее «болтание» между Европой и Россией затянулось – оно выгодно нынешней украинской власти, точнее, бизнесу во власти, который «ловит рыбку в мутной воде». Спрос в еврозоне падает, а долги в некоторых странах растут быстрее, чем их правительства принимают решения по спасению экономики. Это заставляет евробюрократию перекладывать часть своих проблем на других, в данном случае на нас. Зона свободной торговли – это словосочетание-уловка, на самом деле речь идёт о так называемом ассоциированном членстве. Но такого понятия, «ассоциированное членство», в ЕС просто нет. Суть: готовится исключительно торговый договор, который предполагает упрощенный (по большому счёту для европейских производителей) режим торговли. Для европейцев – это антикризисная мера, для нас – усиление кризиса. Турция – так называемый ассоциированный член ЕС, она безукоризненно выполняет все его требования – и что? До сих пор турки не получили даже начала переговоров о постоянном членстве. Используют их так же, как давно уже используют нас – в качестве резервуара дешевой рабочей силы и рынка сбыта залежалых товаров. А бесконечные обещания вступления в Евросоюз – инструмент манипулирования и поддержания полукolonиального статуса, и только. Цель евробюрократов понятна: принудить к неравноправному обмену, сделать нас территорией, специализирующейся на видах деятельности, которые, по словам исследователя капитализма как мир-системы Валлерстайна, «находятся на самом низу иерархии товарных цепей». А соглашение о «Зоне свободной торговли» – дымовая завеса.

Последствия дальнейшего открытия нашего рынка для продукции из Европы будут для украинской экономики разрушительными. Более того, если рассматриваемое соглашение будет подписано, это сразу породит массу проблем в отношениях с Рос-

сией, Казахстаном, Беларусью. Они не допустят превращения нашей страны в перевалочную базу для беспощадного ввоза европейских товаров. Напомню, по чисто политическим причинам, при отсутствии стратегии развития реального сектора экономики, Украина вступила во Всемирную торговую организацию. Результат? В 2009 году наш ВВП уменьшился на 15 % (экономика Европы за это же время «просела» всего на 3–4 %). Тогда же отрицательное сальдо торгового баланса впервые в истории Украины выросло более чем в два раза. Речь в основном о высокотехнологичном импорте. А уровень конкурентоспособности наших товаров на несколько пунктов снизился. За три года многие украинские предприятия понесли значительные убытки, снизили объемы производства или просто закрылись, десятки тысяч человек потеряли работу. По подсчетам Федерации работодателей Украины, только в двух отраслях сельского хозяйства – в сахарной отрасли и в свиноводстве – рабочие места потеряли около 500 тыс. человек. После реформирования отечественного агропроизводства под евроквоты лишними окажутся ещё минимум полмиллиона селян. Им останется лишь вернуться «назад, к сохе и мотыге» и кормиться со своих огородов. Это – их европейский выбор?.. На авто-, авиа-, судостроительной и большей части машиностроения можно будет поставить крест. Наши авиатяжеловозы «Мрии» не имеют аналогов, по всем параметрам превосходят натовские транспортники, но – кто нас пустит на еврорынок, корпорация «Аэробус»?.. Наши строители, к примеру, ФПП «Альтком», давно работают на лучшей мировой технике с соблюдением всех евростандартов, но – что украинским строителям даст открытие нашего рынка, кроме разрушения смежных импортозамещающих производств, стройматериалов из ЕС? На европейский рынок нас не пустят, да и узок он. Поэтому тот же «Альтком» строит крупнейший путепровод через Амударью в Туркменистане, готовит проекты для участников СНГ. Наши машиностроители: Краматорские заводы (оборудование для ж/д, космических запусков, турбины для электростанций), Мариупольский «Азовмаш» (цистерны), Луганский (тепловозы), Новочеркасский (электровозы) и другие предприятия получают заказы из России. Европе их продукция не нужна. А вот примеров высокотехнологичного сотрудничества с Европой – нет. Только в кооперации с Россией и другими странами ТС мы сможем модернизировать нашу промышленность, сохранить и развить высокотехнологичные производства, обеспечить сбыт нашей продукции. Необходимо воссоздать единый внутренний рынок, который компенсирует падение внешнего спроса, сделает возможным инновационное развитие.

Именно поэтому нам, как члену ВТО, Европа заблокировала экономическое присутствие на её территории. Предлог достаточно – в первую очередь несоответствие наших товаров экологическим и иным стандартам ЕС. При этом отказ от Таможен-

ного союза и углубление сотрудничества с ЕвразЭС не позволяет решить газовую проблему, порождает сложности со сбытом украинской продукции. То есть позиция «между» – это безвылазная стагфляция, стагнация производства при инфляции, дырявый бюджет и неизбежность дальнейших заимствований, а самые большие долговые выплаты МВФ. Следует отметить: в условиях кризиса еврозоны кредиты МВФ пойдут туда, займы нам готовы предоставлять российские банки, и на условиях гораздо более выгодных. Американцы также не хотят сближения Украины ни с ЕС, ни с РФ. Их устраивает наше барахтанье в геополитическом зазоре. Остальное зависит от нас. Исторически мы – часть Российской империи, и никуда от этого не уйти. Даже западные регионы нашей страны Европе чужды, чего она не скрывает. Многие украинские власть имущие тешили себя иллюзиями, что уступки ЕС, гипотетическая евроинтеграция, заигрывания с НАТО обеспечат неприкосновенность выведенных ими из страны капиталов и личную безопасность. Но, играя по диктуемым евробюрократией правилам, Украина экономически и политически будет всё слабее. А какая гарантия сохранения может быть у слабых, особенно в условиях кризиса и войны всех против всех? В России, Беларуси и Казахстане уже поняли: участь Ливии им покажется завидной без объединения в Евроазиатский Экономический Союз и Организации договора о коллективной безопасности.

Украинская элита сейчас перед тем же выбором, который стоял перед Богданом Хмельницким: Польша, то есть Европа, Крымское ханство, то есть Восток, и Московия – Россия. Эта геополитическая головоломка не имеет решения на уровне «2+2 всегда 4»: раз мы географически – европейцы, значит, и политически должны повиноваться... Путь Украины в Европу (к технологическому уровню и качеству жизни ведущих её стран) лежит через Таможенный союз с Россией, Беларусью, Казахстаном. Это более 168 млн населения (с Украиной будет более 200 млн). Это единые цены на энергоносители, единые транспортные тарифы, выход на равные условия хозяйствования, а также безбарьерная внутренняя торговля, свободное перемещение рабочей силы и капиталов. Люди получили бы возможность квалифицированной высокооплачиваемой работы в модернизируемой промышленности. Это позволило бы укрепить национальную валюту, приблизиться к решению главных социальных проблем Украины – безработицы и бедности. Выпускники наших технических вузов востребованы не в Европе – в России. Из неё же идёт почти треть денежных переводов простых «заробитчан». Будем мы сильны экономически – и Евросоюз заговорил бы с нами по-другому, пошел бы на уступки. Опыт Беларуси тому убедительное подтверждение. Благодаря ТС, мы также смогли бы развивать Черноморское экономическое сотрудничество, полноценно сотрудничать с ШОС и БРИКС. Это колоссальные рынки, огромные возможности. Только доля БРИКС в мировом ВВП

с 2000 г. увеличилась в 2016 г. до 22%, участники этой организации лучше, чем остальные, справляются с глобальной рецессией.

Украина теряет не только отдельные промышленные предприятия, но и целые отрасли экономики после создания зоны свободной торговли (ЗСТ) с Европейским союзом. Сегодня Украина становится сырьевым придатком для европейской экономики. При создании ЗСТ мы ожидаем борьбу с коррупцией, снижение административных издержек. Но при этом произошло снижение доходной части бюджета из-за потери значительных объемов таможенных платежей, существенные затраты на гармонизацию украинского законодательства с европейскими нормами. С другой стороны, отечественные экспортеры вроде бы получили преимущества в организационно-правовом аспекте, но преимущества производителей, в первую очередь, зависят от конкурентоспособности производимого продукта. Роста качества украинской продукции не произошло. При создании ЗСТ с Евросоюзом есть проблемы с реализацией продукции отечественной экономики. В ЕС товары и услуги более конкурентоспособны по качеству и по цене, поэтому украинской продукции тяжело найти сбыт. Также после создания ЗСТ с ЕС в Украине произошло подорожание ресурсов, которые на внутреннем рынке стоят дешевле для украинских предприятий. Наши потребители получают более дешевый и качественный товар из ЕС. Но если мы теряем конкурентоспособность отечественного товаропроизводителя, то как и где мы будем зарабатывать деньги для покупки товаров и услуг? Рост конкуренции с европейскими производителями, в частности с транснациональными корпорациями (ТНК), в отдельных случаях приведет к полному уничтожению украинских предприятий и целых отраслей производства. Активно развивается инвестиционное сотрудничество между Украиной и странами Европейского союза. ЕС является наибольшим иностранным инвестором в Украине. Общий объем иностранных инвестиций из стран – членов ЕС составляет около 50 % общего объема ПИИ в Украину. Одним из основных инструментов ЕС для финансирования сотрудничества является программа ТАСИС, разработанная Европейским союзом для государств бывшего Советского Союза и Монголии с целью ускорения развития гармоничных и крепких политических и экономических связей между ЕС и этими странами-партнерами. Целью программы является поддержка инициатив стран-партнеров построить развитое общество, основанное на политических свободах и экономическом процветании. Приоритетные направления, по которым ТАСИС финансирует проекты в Украине: реструктуризация предприятий и развитие частного сектора; производство, переработка и распределение продуктов питания; основные коммуникации (транспорт, телекоммуникации, энергетика); развитие людских ресурсов; атомная безопасность.

Однако, кроме тарифов, в значительной мере доступ к европейским рынкам украинским товарам

ограничивают нетарифные инструменты. К сложным относятся вопросы: имплементации европейских стандартов качества, унификации фитосанитарных норм, защиты прав интеллектуальной собственности (включая географические обозначения, услуги и учреждение предприятий), технических регламентов, госзакупки, соответствия украинских законов законодательству ЕС. В мировой практике нарабатан значительный опыт развития интеграционного процесса, который показывает, что эффективное развитие интеграционного сотрудничества возможно при наличии определенных предпосылок, которые во взаимоотношениях Украины и ЕС в большей степени отсутствуют.

Вот такие непростые вопросы поставила жизнь перед молодым государством Украина, вернее, перед её политической элитой и бизнес-элитами. Однако идём далее по главным составляющим нашей экономики, и прежде всего – ВЭД. Мы много уделили внимания различным аспектам развития экономики, некоторым отраслям и направлениям, но оценка ВЭС Украины и Донбасса без металлургии невозможна. В статистику я пришел из машиностроения и, конечно, сохранял к нему особое отношение всегда. Но, начав исследование ВЭС Донецкой области, пришел к пониманию лидирующей роли Донбасса в ВЭД страны, а металлургии и Украины в целом и Донецкой области в частности. В своё время я окончил металлургический факультет, на всех заводах, где работал, был металлургический цикл, поэтому в достаточной степени и технологически, и организационно представлял эту отрасль тяжелой промышленности. Однако в нашем повествовании речь о не лучшем периоде из жизни отрасли.

Горно-металлургический комплекс и химическая отрасль Украины

Объемы и динамика внешней торговли за последние годы были зеркальным отражением влияния глобальной экономической динамики на Украину. Ухудшение показателей внешнеторговой активности оказало негативное давление на экономическое развитие Украины из-за роста отрицательного сальдо текущего счета платежного баланса страны и сокращения объемов выпуска и стоимости предложения национальных производителей товаров и услуг. Основным фактором влияния на формирование текущей внешнеэкономической позиции Украины были условия мировой торговли, которые ухудшились по сравнению с 2011 г. Стагнация экспортной активности украинских поставщиков происходила на фоне снижения курсов валют торговых партнеров из стран ЕС и СНГ. Неблагоприятная внешнеэкономическая конъюнктура для многих экспортных товаров Украины была основным фактором уменьшения объемов производства, в частности в металлургии и в некоторых экспортоориентированных сегментах машиностроения. Отрицательное сальдо во внешней торговле товарами определяется удешевлением экспорта и ростом импортных

цен. Снижение стоимости украинского экспорта сдерживало возможности роста доходов, полученных от увеличения его физических объемов. Наибольший рост достигнут в экспорте сельскохозяйственных товаров (52,5%), транспортного оборудования (21,5%) и пищевых продуктов (17,6%). Вместе с этим постепенно растут объемы экспорта товаров с высокой степенью обработки. В сфере торговли товарами машиностроительной отрасли присутствие в технологических цепях компаний СНГ позволило отечественным производителям увеличить экспорт на 5,6%. Благодаря сохранению высокого спроса на продовольственные ресурсы в мире, удалось обеспечить рост производства в химической и нефтехимической промышленности на уровне 9,3%. Постоянно существующая потребность в азотных удобрениях позволяет производителям этого вида продукции экспортировать ее в значительных объемах. Украина увеличила экспорт этого вида продукции на 15,2%. Это позволило сформировать прирост экспорта химической промышленности на уровне 5,0%, так было перед войной.

Замедление экономической динамики большинства стран – торговых партнеров, в частности в еврозоне, привели к снижению спроса на продукцию черной металлургии. Поскольку отечественные производители черных металлов не смогли направить свои товары на другие рынки, экспорт черных металлов из Украины сократился. Вместе с тем активная работа Российской Федерации и Казахстана по строительству новых трубопроводов способствовала незначительному наращиванию экспорта труб в эти страны. В целом экспорт металлопродукции в 2012 г. сократился на 12,3% по отношению к 2011 г. Спад экспорта минеральных продуктов связан, прежде всего, с проблемами обеспечения нефтеперерабатывающих производств импортированными ресурсами – экспорт нефти и нефтепродуктов в 2012 г. уменьшился более чем вдвое. Зато потребность стран Восточной Европы в электроэнергии, интегрирование системы энергоснабжения Украины со стандартами, принятыми Европейским энергетическим объединением, способствовали увеличению экспорта электроэнергии в страны ЕС, прежде всего Венгрии, Польши, Словакии и Румынии. Всего в 2012 г. Украина увеличила экспорт электроэнергии на 35%. В течение последних лет динамика мировых цен на металлургическую продукцию имела нисходящий характер, что является определенным подтверждением наличия кризисных явлений в мире, которые в первую очередь приводят к прекращению строительства, а значит – и потребления металла. Снижение продаж металлургической отрасли происходило из-за слабеющего спроса и сопровождалось падением как объемов, так и цен.

Горно-металлургический комплекс (ГМК) Украины занимал второе место среди стран СНГ по производству черных металлов. Удельный вес Украины в объеме производства стран СНГ в последние несколько лет составлял: чугуна – 35-39%, стали –

30-34%, проката – 25–28%. В 2010 г. все государства СНГ, в том числе Украина, увеличили выпуск черных металлов по сравнению с кризисным 2009 г. Позитивные изменения происходили и в 2011 г., когда Украина, как и Россия, нарастила выпуск черных металлов, в том числе чугуна, стали и проката. Более сложным оказался 2012 г.: Украина, которая в большей степени зависит от экспорта металлопродукции, была вынуждена снизить выпуск чугуна, стали и готового проката. В то же время Россия увеличила выпуск черных металлов. В последние годы предприятия ГМК страны поставляли на мировой рынок до 75–80% произведенной продукции. Предприятия ГМК Украины поставляют на мировой рынок железорудное сырье, в том числе концентрат, окатыши и кусковую руду, ферросплавы, чугун, полуфабрикаты (квадратную заготовку, слябы, трубную заготовку), готовый прокат, в том числе плоский, горячекатаный и холоднокатаный прокат в рулонах и листах, рельсы, арматурную сталь и катанку, профильный прокат, а также изделия дальнейшего передела – стальные трубы, метизы, прокат с покрытиями и др. Наличие в стране целого ряда крупных металлургических предприятий позволяет ей занимать серьезные позиции среди мировых производителей черных металлов. Свои позиции среди мировых производителей черных металлов по производству чугуна и стали страна в последние годы утрачивает. В 2012 году Украина снизила объемы реализации металлургической продукции на 14,27%. Продукция металлургической отрасли, в которой работают несколько десятков предприятий, занимает важную часть в экспорте Украины и формирует для страны значительную часть валютной выручки.

Импортер металлопродукции в Украину свидетельствует об отсутствии конкурентных преимуществ у отрасли в сегменте высококачественной металлопродукции. Большая часть импортируемой Украиной металлопродукции составляет плоский прокат с покрытием, изделия из легированной стали, продукты прямого восстановления железа, не говоря уже о продукции машиностроительной отрасли. При этом, например, основное ограничение на металлургических рынках развитых стран состоит в отсутствии спроса на украинскую готовую металлургическую продукцию, они предпочитают закупать полуфабрикаты (заготовку, слябы) и производить из них готовые высококачественные изделия. Таким образом, наши металлургические предприятия продолжают обеспечивать сырьем собственных конкурентов за пределами Украины. При нынешней структуре промышленности Украины спрос на продукцию высококачественной металлопродукции практически отсутствует. Экономически более выгодно импортировать небольшое количество высококачественной металлопродукции из-за рубежа, чем инвестировать в производство таких продуктов внутри страны. Такое положение вещей обусловлено тем, что потребность в данной продукции для Украины очень невелика, а мировые рынки отличаются высокой степенью конкуренции в дан-

ном сегменте. Решением данной проблемы для Украины может стать расширение внутреннего спроса на высококачественную металлопродукцию за счет реальной реструктуризации промышленности страны (освоение в промышленном масштабе использования технологического восстановления железных руд и металлолома; формирование вертикально и горизонтально интегрированных корпораций ГК, конечной продукцией которых являются метизы (канаты, трубы, тонкий холоднокатанный прокат, уголок, фасонные заготовки и т.д.)).

Еще сравнительно недавно о металлургии в Украине говорили как о «центральной нападающей» национальной экономики. Экономические показатели отрасли полностью подтверждали такое определение ее роли: около 20% в объеме промышленного производства, 12–14% в основных фондах, 10% от числа занятых, примерно треть в объеме экспорта промышленной продукции, 30–40% валютных поступлений. Но мировой кризис, начавшийся в 2008 г., резко изменил ситуацию. Объемы выпуска продукции сократились примерно на 40% – к уровню 2007 г., и ныне его показатели ещё не достигнуты. Из рентабельного металлургического производство стало убыточным – минус 3,1% (2012 г.), что даже хуже показателей первых посткризисных лет (2008–2009 гг.). Сокращаются экспорт, валютная выручка, налоговые поступления в бюджет. Выведены из эксплуатации или приостановлены металлургические мощности, сокращается персонал, замедлились инвестиционно-инновационные процессы. Как и экономика в целом, металлургическая отрасль требует незаангажированных оценок происходящего и прогнозов будущего. Перераспределение структуры мирового производства и рынков металлопродукции между отдельными странами и регионами оказалось явно не в пользу украинских металлургов. Хотя они и сохраняют за собой место (последнее) в первой десятке мировых производителей стали. Но самое опасное для отрасли – это ее высокая ресурсоемкость, включая все виды ресурсов – энергетические (газ, кокс), материально-сырьевые (руда, лом), трудовые. Проигрыш в энергопотреблении составляет примерно 30% от среднемировых показателей. Отсюда – высокая себестоимость, а значит, и стремление повышать цену, что снижает конкурентоспособность. Выход – в новых энергосберегающих технологиях, прежде всего в самых затратных – доменном и сталеплавильном переделах.

Отрасли нужны серьезные комплексные преобразования – начиная от технологического переоснащения и заканчивая целенаправленной работой по подготовке инженерно-технических и рабочих кадров при непосредственном участии и поддержке бизнеса. Нет разногласий и в том, что только технологическая и продуктовая модернизация сможет стать фундаментом эффективного развития отрасли в будущем, ее конкурентоспособности. И этому должна способствовать инвестиционно-кредитная политика государства. Особое внимание должно быть уделено проблемам ресурсного обеспечения

металлургического производства, прежде всего коксом и металлоломом. Продукция металлургической отрасли обеспечивает около 50% объема промышленного производства Донецкой области, причем 80 предприятий металлургического комплекса производят полный ассортимент изделий из металла с последующим экспортом в более чем 50 стран мира. Например, в 2012 году наша страна опустилась на 9 место среди мировых производителей стали, пропустив вперед Турцию. Таким образом, наши металлургические предприятия продолжают обеспечивать сырьем собственных конкурентов за пределами Украины. Высокая ориентация отечественной металлургии на зарубежные рынки делает отрасль чувствительной к колебаниям экономики стран-импортеров украинского металла. При этом имеет место существенное технологическое отставание, высокая энергоемкость производства. С учетом того, что металл является одной из базовых статей дохода украинской промышленности, подобный сценарий развития событий может привести к краху всей экономики страны. В результате для Украины единственным стратегически правильным решением будет снижение зависимости экономики от экспорта металла. Развитие внутреннего рынка металлопродукции сегодня является одной из наиболее приоритетных задач развития отрасли. Внутренний рынок потребления металла обладает огромным потенциалом расширения спроса на продукцию украинской металлургии, что в последнее время отмечается довольно часто. Но импорт металлопродукции в Украину продолжает расти.

Несмотря на все неблагоприятные тенденции, внутренний рынок потребления металла обладает огромным потенциалом роста. Но для его реализации необходимы решительные действия правительства, направленные на проведение глубоких реформ и преобразований всей экономической и промышленной инфраструктуры государства. Таким образом, стратегически более оптимальным для Украины было бы снижение зависимости металлургической отрасли от экспорта за счет расширения внутреннего рынка потребления. Хотя спрос на мировом рынке оставался сжатым из-за слабости потребления, и цены падали, однако в последнее время сменились подъемом из-за пуска программы широкомасштабного инфраструктурного строительства в КНР. В последние годы ситуация принципиально не изменилась и китайские ожидания сохраняются. Это снова сужает возможности на рынках сбыта и ужесточает конкуренцию. И всё же КНР остается важным вектором развития украинского железорудного экспорта. Растет внутренний железорудный спрос и в Индии, уже в последние годы индийские металлурги вынуждены наращивать импорт ЖРС. А это означает, что и в Индии у отечественных металлургов есть определенные перспективы. Что касается Турции, экспорт в эту страну действительно развивался и вырос на 11,2%. Украина уже почти вытеснила с этого рынка Россию, а теперь Анкара ещё и оптимизирует структуру рудного импорта в пользу

источников более оперативной поставки (не говоря уже о развитии металлопроизводства).

Актуальным для Украины остается и европейский рынок, куда уходит половина украинского железорудного экспорта. В обозримой перспективе европейское направление останется привлекательным ввиду малого транспортного плеча. В свою очередь, такие традиционные потребители, как Польша, Чехия, Словакия, Австрия, пока что не собираются диверсифицировать своих поставщиков. Развитие внутреннего рынка металлопродукции сегодня является одной из наиболее приоритетных задач развития отрасли. В настоящий момент Украина входит в десятку крупнейших производителей стали в мире. 75 % украинского металла отправляется на экспорт, в результате чего металлургическая отрасль обеспечивает 50 % валютных поступлений от экспорта в государственный бюджет. Таким образом, эффективность работы металлургии Украины главным образом связана со спросом на металлопродукцию на внешних рынках, что делает её очень чувствительной к изменениям в экономиках мира и, соответственно, нестабильной. При этом ситуация на мировых рынках складывается таким образом, что есть реальная угроза потерять рынки сбыта. Кроме того, цены на металл постоянно падают.

Таким образом, расширение внутреннего спроса на продукцию металлургической отрасли является одним из наиболее приоритетных направлений развития экономики страны. Главными потребителями металлопроката выступают сегодня предприятия машиностроения для угольной промышленности, металлургии, энергетики (замена изношенных электрических сетей), вагоностроения. Расширение внутреннего рынка потребления в краткой и среднесрочной перспективе возможно также за счет замены изношенных нефтегазопроводов и трубопроводов жилищно-коммунального хозяйства. В долгосрочной – грамотная политика модернизации и реструктуризации экономики и промышленности Украины могла бы позволить авиастроительным заводам, заводам сельскохозяйственного машиностроения стать активными потребителями отечественного металла. Также судостроение как одна из наиболее металлоемких отраслей украинской промышленности практически не функционирует. Украинские заводы, способные строить суда, потребляя при этом десятки тысяч тонн проката, сейчас нерентабельны. Украинский торговый флот в настоящее время почти не активен, хотя мог бы обеспечить работой судостроителей и обеспечить заказ на украинский металл. Более 70 % металлофонда Украины нуждается в модернизации – только производство оборудования для обновления технологической базы потребовало бы 200 млн тонн украинского проката. А значит, внутренний рынок потребления металла обладает огромным потенциалом роста. Но для его реализации необходимы решительные действия правительства, направленные на проведение глубоких реформ и преобразований всей

экономической и промышленной инфраструктуры государства.

Все вышеприведенные проблемы были постоянно предметом наших исследований, начиная с периода работы в статистике, в рамках сотрудничества с ИЭП НАНУ, на кафедре и позже в региональном филиале НИСИ при президенте. Не было года, чтобы не выходила публикация по проблемам ГМК и химической отрасли, на каждом зимнем семинаре мы заслушивали сообщения о ВЭД в этих базовых секторах экономики страны и региона (обратитесь к библиографическим юбилейным Указателям). Проводились специальные круглые столы, и нас приглашали на обсуждения, на предприятия, в исследовательские институты и в органы власти, вплоть до ВРУ. А из-за горизонта надвигалась гроза, которая уже висела в воздухе, но масштабы её не были оценены...

Торгово-промышленная палата и малый бизнес

В повествовании мы неоднократно упоминали о стратегически важном сотрудничестве с ТПП по всем направлениям деятельности. Всё, о чём выше мы говорили, в той или иной степени связано с нашей совместной деятельностью. Но есть особый сегмент экономики, не упомянув который, мы упустим очень важную сферу деятельности ТПП. Малое предпринимательство – составная часть бизнеса и неотъемлемая часть экономики. Поэтому задача государства – создать нормальные условия для функционирования всех субъектов предпринимательской деятельности. А ТПП – единственная негосударственная организация с уникальными возможностями и имеющая международный статус.

Ход мирового экономического развития выявил два принципиально важных обстоятельства:

- решающим инновационным фактором материального производства становятся научные знания;

- непрерывно растет доля малых форм предприятий в предпринимательском секторе экономики, отражая тенденцию к расширению и децентрализации как наиболее соответствующим потребностям человека в его творческой самореализации, о чем свидетельствует следующее: сегодня в малом секторе мировой экономики заняты 65–70% всех работающих, а число малых и средних предприятий превышает 80 % общего числа предприятий.

Место и роль малого предпринимательства в цивилизованной рыночной экономике определяют его функции. Сегодня во многих промышленно развитых странах малое и среднее предпринимательство проявляет себя следующим образом:

- производство основной части ВВП (до 70% в среднем по странам ЕС, 61% в Японии, 40% в США) – в Украине 4–5%;

- создание рабочих мест для большинства трудоспособного населения (72% в среднем по странам

ЕС, 78% в Японии, 75,3% в Южной Корее, 54% в США) – в Украине 15–20%;

- осуществление большей части всех инноваций, содействующих развитию научно-технического прогресса;

- непосредственное воздействие на формирование «среднего класса», который представляет собой важнейший фактор социальной и политической стабильности общества.

В Украине использование указанных выше возможностей МСП пока ещё не является реальным приоритетом государственной политики, которая не делает ставку на наращивание предпринимательского ресурса как одного из средств, определяющих ускорение экономического роста и улучшение социального климата в стране. Однако по количеству занятых в МСП Украина значительно отстает от большинства развитых стран, да и отраслевая структура занятости малого предпринимательства приходится в основном на непроизводственный сектор. Это связано с ограниченностью в доступе к финансовым ресурсам, поскольку предоставление услуг для начала и успешного развития предпринимательской деятельности требует от предпринимателя высокого профессионализма и знания своего дела.

Структура реализованной продукции указывает на более результативную работу предприятий непроизводственной сферы. Наиболее эффективными по этому показателю оказались предприятия оптовой и розничной торговли, строительные фирмы и те, которые специализируются на операциях с недвижимостью и юридических услугах. Наибольший удельный вес малые предприятия имеют в сфере предоставления услуг другим предпринимателям — 96,6 % от общего числа предприятий. Можно предположить, что это как раз и говорит о том, что огромное количество украинцев используют упрощенную систему налогообложения и как способ укрытия доходов, и как механизм минимизации платежей в фонды социального страхования. Особенно если учесть, что в денежном выражении малые предприятия обеспечивают лишь 32% рынка услуг. В главной степени это и объясняет тот факт, что вклад малых предприятий Украины в ВВП очень низок. Даже в странах-соседях, которые не принадлежат к наиболее экономически развитым государствам, состояние малого бизнеса за последние годы существенно изменилось. Например, доля малых предприятий в ВВП таких стран, как Польша, Венгрия, Чехия, достигает 50%, а в России этот показатель составляет более 10%. Основная же проблема малого бизнеса заключается в том, что официально он работает, но не зарабатывает. И в данном случае речь идет как о личном доходе, так и о вкладе в экономику. Следует подчеркнуть, что эта тенденция имеет место при уменьшении населения Украины и свидетельствует о непривлекательности этого вида занятости и падении эффективности социальной функции малых предприятий. Анализ динамики заработной платы, которую получали нанимаемые работники малых предприятий, в сопоставлении со

средним показателем по Украине и повышением минимальной заработной платы убедительно свидетельствует о причинах возникновения этой тенденции. По нашим оценкам, малые предприятия, с одной стороны, не всегда имеют возможность оплачивать работу наемников даже на уровне минимального размера, а с другой – должны тенезировать ее часть. В этом случае уменьшается социальная защищенность работников, которая не каждого может устроить.

Итак, в настоящее время в Украине существует ряд проблем, весьма актуальных с точки зрения развития малого и среднего бизнеса. Первый комплекс проблем связан со спецификой экономического развития Украины, традиционно сложившимися приоритетами хозяйствования. Так, во-первых, следует отметить утяжеленную отраслевую структуру экономики, в которой абсолютно доминирующую роль играют базовые отрасли промышленности, а в последнее время – ещё более узкая группа капиталоемких сырьевых отраслей и отраслей первого передела с низкой добавленной стоимостью, что порождает инвестиционный барьер для формирования новых предпринимательских структур. При этом власть вынуждена ориентироваться на сотрудничество и поддержку со стороны наиболее сильных хозяйственных агентов, преимущественно крупных государственных структур и объединений, финансово-промышленных групп, банковских группировок, оставляя тем самым малое предпринимательство вне рамок реальной государственной экономической политики. Во-вторых, серьезным препятствием для развития малого бизнеса является жесткая модель финансовой стабилизации, которая опирается на приоритет наполнения государственного бюджета. Она концептуально основана на регулировании спроса путем ограничения роста денежной массы, включая минимизацию личных доходов в виде заработной платы и вообще доходов домашних хозяйств, а также ужесточения налогового режима. В результате возникло серьезное противоречие между названными механизмами и декларированными целями стимулирования конкурентных начал в экономике за счет либерализации цен и внешне-экономических связей, приватизации государственной собственности и демонополизации. В самой теории формирование эффективного конкурентного механизма развития рыночного хозяйства предполагает не подавление покупательной способности, а наличие достаточно емкого спроса и реальных (в том числе налоговых) стимулов предпринимательской деятельности.

В результате в новой украинской хозяйственной системе малый бизнес является сателлитом крупного капитала и хозяйственных структур. Он заполняет в основном ниши, непривлекательные для более крупных субъектов экономической жизни. Его потенциал используется для выполнения наиболее сложных, тяжелых и наименее выгодных операций или же для вывода денежных потоков крупных предприятий из-под контроля государственных ор-

ганов. Кроме того, основы МСП подрывает громоздкость и коррумпированность административного аппарата. На сегодняшний момент порядка 50 государственных и правительственных организаций имеют право контролировать те или иные аспекты деятельности предпринимателя. Большинство соответствующих законодательных актов несовершенно, требует подзаконных нормативных документов, что создает благоприятные условия для злоупотреблений бюрократии. Не менее важным препятствием на пути становления системы малого бизнеса в Украине является проблема финансирования. Для большинства малых предприятий крайне затруднен доступ к финансовым источникам. А высокие темпы инфляции и преобладание краткосрочных кредитов практически исключают инвестиционную деятельность за счет привлечения средств. Страна сталкивается с забюрократизированностью, препятствиями для развития малого и среднего бизнеса и реформирования системы образования, здравоохранения и проч. По результатам исследования Института демографии и социальных исследований НАН Украины, от евроинтеграционных процессов, которые усилятся после заключения Соглашения об ассоциации Украины с ЕС, выиграют все группы населения. В частности, наибольшую выгоду может получить средний класс. Соглашение об ассоциации как нельзя лучше повлияет на условия для развития бизнеса в Украине. В результате приближения украинских регламентов к европейским для малого и среднего бизнеса будут отменены целые блоки в бухгалтерских отчетах. Исторически наша общая большая страна СССР имела опыт привлечения к решению масштабных задач ускорения развития экономики в среднесрочной перспективе «малых предприятий» в 20-х годах – НЭП, с помощью которого была создана экономическая база перехода к коллективизации с/х и индустриализации.

В настоящее время мировое хозяйство вошло в постиндустриальную эпоху, основой которой становятся принципиально новые информационно-коммуникационные, био-, нано- и другие наукоемкие технологии. Стремительно совершенствуется техническая база производства. Осуществляется оптимизация отраслевой и территориальной структур национальных хозяйств. В ряду этих изменений происходит и процесс интенсивного развития малого бизнеса: расширяются сферы его функционирования и перечень выполняемых им функций. Для успешного функционирования в рыночных условиях предприятию необходимо постоянно заботиться о повышении своей конкурентоспособности. Развитие предприятия и повышение или поддержание на необходимом уровне его конкурентоспособности в ситуации непрерывного взаимодействия с динамичной внешней средой возможно за счет активной инновационной деятельности. Активная инновационная деятельность позволяет предприятию занимать лидирующие позиции на рынке и получать на определенном отрезке времени соответствующую прибыль. Предприятие, занимающееся иннова-

ционной деятельностью, сталкивается со значительным риском, который может привести фирму к небывалым прибылям или банкротству.

Анализ инновационной активности предприятий за период показал, что исследования и разработки, внутренний и внешний НИР, приобретение новых технологий за весь анализируемый период имеют крайне низкие показатели. Это говорит о том, что заинтересованности предприятий в развитии инновационной деятельности нет, а поскольку в нашей стране инвестирование инновационных процессов в основном происходит за счет внутренних резервов, то предприятиям выгоднее приобретать машины и оборудование, связанное с внедрением инноваций. Таким образом, отставание в распространении и использовании высоких технологий производства сложных продуктов и услуг означает не только снижение конкурентоспособности отечественной экономики на мировом рынке наукоемкой продукции, но также отставание в качестве предоставляемых государством услуг для общества и граждан, экономическом росте страны – и, как следствие, представляет угрозу остаться на периферии инновационной экономики. Инновационная экономика, базирующаяся на эффективном использовании интеллектуальных ресурсов, наукоемких и высокотехнологичных производствах, является в настоящее время основной тенденцией формирования современного мирового сообщества.

События последних лет и достигнутый уровень развития отношений Украины с ЕС побуждают нас сделать решительный шаг на пути поиска более эффективных форм взаимодействия и сотрудничества, действенных механизмов в развитии социально-экономического процесса. Решение вопроса об инновационной деятельности малых предприятий является одним из основных в развитии малого предпринимательства. Основой национальной политики Украины выступает утверждение ее как высокотехнологического государства. Этого можно достичь только с помощью постоянного внедрения инновационных проектов, перехода на траекторию инновационного развития промышленности в целом и малого бизнеса в частности. Важнейшим преимуществом малого бизнеса, работающего на нужды большого, является его гибкость, способность быстро перестраиваться с производства одних комплектующих на другие. Это необходимая предпосылка для инновационного развития. В период расцвета индустриального общества основным стимулом экономического роста являлись безграничные материальные потребности человека, что заставляло искать новые, более совершенные методы ведения хозяйственной деятельности. Чтобы понять, насколько тема МСП была в секторе нашего внимания, достаточно обратиться к информации, которая содержится в юбилейных библиографических Указателях, мы в этом вопросе всегда были в гуще событий. Хочу подчеркнуть, наша кафедра чуть ли не единственная, которая включает материалы функционирования ТПП, в т. ч. и по МСБ, в свои учебные курсы и учебники, а

также мы имели базу практики для выпускников в ТПП.

* * *

В повествовании мы коснулись лишь отдельных направлений научно-практической деятельности кафедры и всех организаций, которые вошли в ближний круг наших партнёров и друзей. В самом начале я оговорился, что не будет в Эссе строгой последовательности во времени, но ещё потом в ходе написания старался не упоминать имён. Вот в ранее

изданных книгах о КЭЖ и комсомоле, в обоих юбилейных библиографических Указателях – там всё по датам и с именами, да и писались они в другие времена и по иным поводам. Трудно полагаться на память в этом вопросе: одни уже ушли навсегда, о дорогих мне людях память со мной; других просто не хочется и вспоминать, но их дела и поступки влияли и на мою жизнь, они тоже мои учителя. Несколько раз я упоминал о грядущем, третьем изломе. Первый – «перестройка», второй – ликвидация СССР.

Макогон Ю. В. На зламах часів ... Мій літопис півстоліття. Есе. Частина друга

Автобіографічна спроба розповісти про той час, у якому жив, ставав тим, ким тепер є, і про виникнення потреби розповісти про пережиті, та й ті, які ще досі переживаю, наслідки зміни часів. У кожного автора своє бачення, при формуванні якого мали значення безліч чинників: становище в суспільстві, освіта, професія, що втрачав-набував, вік – і так можна перелічувати нескінченно.

Ключові слова: економіка, статистика, виробництво, наука, країна.

Makogon Yu. At the Crossbreaks of Time ... My Chronicle of Half a Century. Essay. Part two

An autobiographical attempt to tell about the time in which he lived, became who he is now, and the need to tell about the experienced, and still experiencing, the consequences of changing times ... Each author has his own vision, in the formation of which many factors mattered: the state of society, education, a profession that has lost and gained age – and so can be listed indefinitely.

Keywords: economy, statistics, production, science, country.

Макогон Ю. В. На изломах времён... Моя летопись полувека. Эссе. Часть вторая

Автобиографическая попытка рассказать о том времени, в котором жил, становился тем, кем являюсь теперь, и о возникновении потребности рассказать о пережитых, да и ещё переживаемых, последствиях смены времён. У каждого автора своё видение, при формировании которого имело значение множество факторов: положение в обществе, образование, профессия, что терял-приобретал, возраст – и так можно перечислять до бесконечности.

Ключевые слова: экономика, статистика, производство, наука, страна.

Стаття надійшла до редакції 04.03.2021
Прийнято до друку 15.06.2021